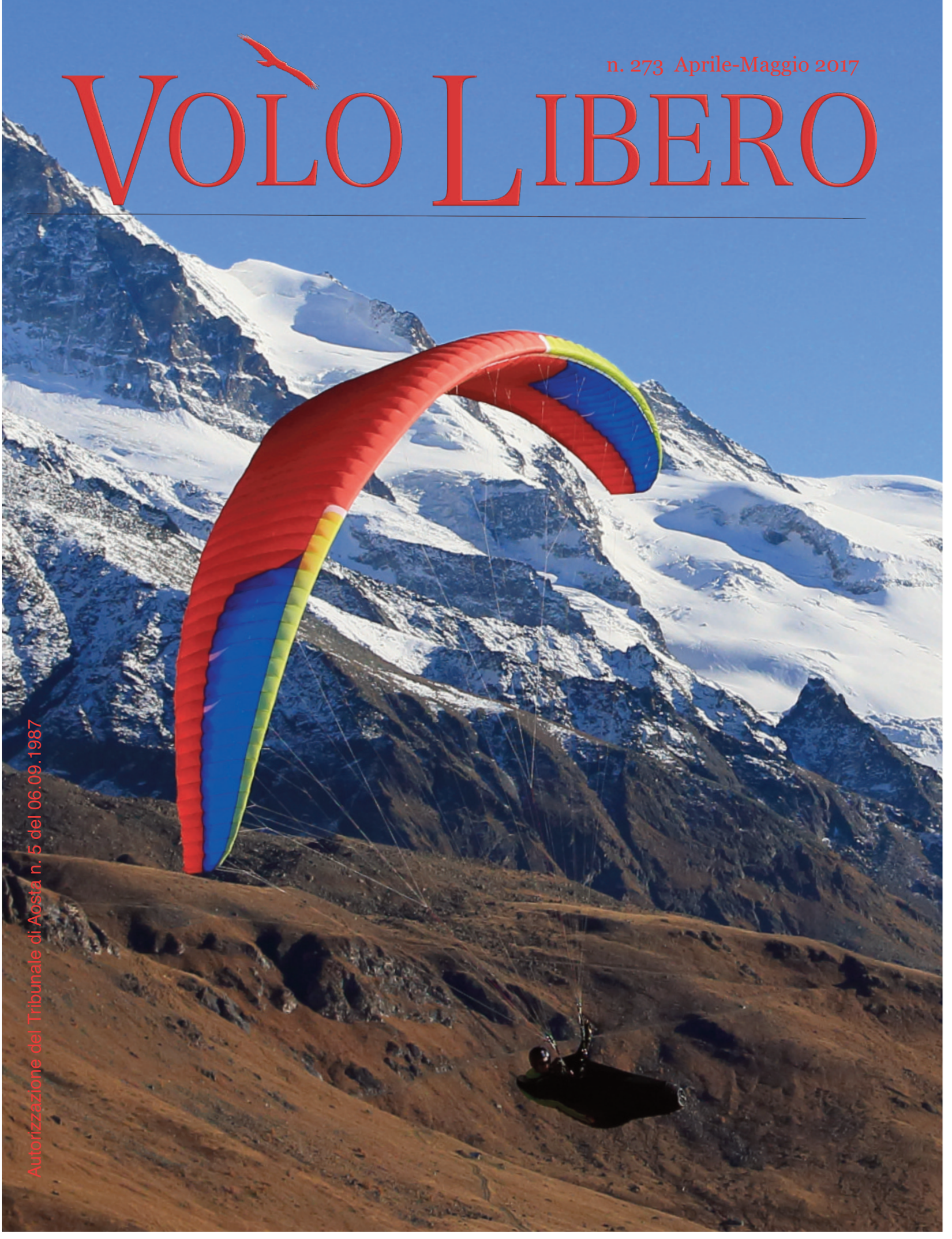
n. 273 Aprile-Maggio 2017

VOLO LIBERO



Autorizzazione del Tribunale di Aosta n. 5 del 06.09.1987

VOLO LIBERO

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

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

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

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

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

PUBBLICITÀ La richiesta di pubblicità ed il materiale pubblicitario dovranno essere rivolti ed inviati a AIR MOUNTAIN MEDIA Sas - 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

Eagles Point wind is our passion

INFINITY FLY

SPORT PROFESSIONAL

SWING ITALIA

funeXtreme

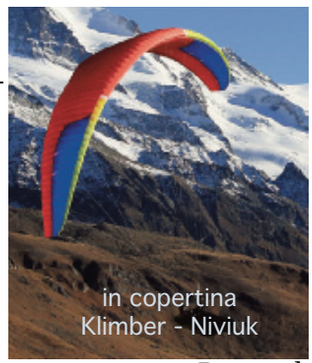
AIRPARK DOLOMITI CREATING SKY LEADERS

SKY EXPLORERS

Aire CORNIZZOLO

Editoriale

Volo Libero sta crescendo. In questo numero avrete molte occasioni per apprezzarne i contenuti, per imparare qualcosa di nuovo e per riflettere, trovando da voi le soluzioni migliori ad alcuni importanti ed originali temi che vengono trattati. E' il caso dell'articolo di Michael Nesler in cui si tratta della paura (in volo) sotto un'angolatura particolare e nel quale vengono forniti spunti interessanti e pratici (che funzionano davvero!) per affrontare tale condizione. Molto vicino a detta tematica è quella trattata da Luca Basso, che riguarda lo stress in volo, ma sotto un profilo poco considerato; si cercherà di rispondere ad una domanda solo apparentemente banale alla quale ogni pilota dovrebbe trovare la propria risposta: volare senza stress è un punto di arrivo o può essere l'inizio di qualche problema?


in copertina
Klimber - Niviuk

Alessio Casolla entra nel focus della sua rubrica fornendoci validi consigli su come gestire la chiusura asimmetrica e come allenarci per raggiungere tale obiettivo. La pagina solitamente dedicata al Presidente della FIVL è stata ceduta, questo mese, a Mirco Bardelli, il quale formula un invito a tutti i piloti per migliorare le loro formazione.

Lungo è il pezzo di Dennis Pagen; si tratta di una divertente ed istruttiva lettura sulle sue esperienze di volo in termica. Vale la pena gustarsela con calma, anche in più riprese, leggendola come fosse un mini romanzo. Siamo certi che tale scritto rievocherà molti ricordi di voli anche a ognuno di voi piloti. Fabrizio Bedana ci regala consigli su come preparare il proprio paramotore, utili soprattutto ai neofiti o a chi si è avvicinato con troppa disinvoltura a tale disciplina.

Infine, potrete leggere le due diverse sezioni meteo di Damiano Zanocco. In questi primi mesi egli getta le basi per successivamente entrare in interessantissimi dettagli. Anche se alcune cose possono sembrare scontate, nel rileggerle perfino il più preparato dei piloti avrà qualche nuova pillola sulla quale meditare e un nuovo modo di guardare il cielo.

Buona lettura, dunque, ricordandovi che tutti coloro che aderiranno al cartaceo potranno rileggere questo numero anche in tale forma tra qualche tempo. Ricordiamo che il prossimo numero, in uscita tra un mese circa, non verrà ristampato: chi vorrà conservarlo anche su carta, dovrà aderire subito all'iniziativa.



Sommario

Ai lettori	pag.	5
Base Cumulo - Luca Basso	pag.	6
Il Punto - Mirco Bardelli	pag.	8
Le novità per la nostra passione	pag.	10
La Paura vola con noi - Michael Nesler	pag.	21
Chiusura Asimmetrica - Alessio Casolla	pag.	25
Monte Avena 2017 - Stefano Claut	pag.	32
No Stress? - Luca Basso	pag.	36
La termica - Damiano Zanocco	pag.	39
Regolazioni.- Fabrizio Bedana	pag.	42
Il Respiro dei Cumuli - Damiano Zanocco	pag.	45
Il Buono, il Brutto e il Cattivo - Dennis Pagen	pag.	44
Genere Cirrus - di Damiano Zanocco	pag.	53



15th FAI PARAGLIDING WORLD CHAMPIONSHIP 2017 MONTE AVENA-ITALY

Luglio 1-15

Feltre - Belluno - Italy

01/02 luglio: Expo volo libero e sport outdoor
02 luglio: cerimonia di apertura
03 luglio: inizio gare
15 luglio: premiazioni e cerimonia di chiusura

13 giorni di competizione, 150 piloti, 5.000 kmq di campo gara in una location unica e suggestiva

#monteavena2017
www.monteavena2017.org

ISCRIVITI AL MONTE AVENA XC CONTEST!

Contest in distanza libera cross country con vincolo di META al campo di atterraggio Boscherai. 1-14 luglio 2017, perto a tutti i piloti in possesso dei requisiti per il volo .Chiedi il regolamento completo a monteavena2017@gmail.com e vivi anche tu la tua emozione mondiale!

NON PERDERE LA MONTE AVENA DOLOMITI EXPO

1 e 2 luglio presso il campo di atterraggio Boscherai, fiera dedicata al volo libero e agli sport outdoor, dove scoprire le nuove proposte e perché no, chiudere dei buoni affari, nel week end di apertua del 15° Campionato Mondiale di Parapendio. Una due giorni dedicata a tutti gli appassionati, in attesa della grande cerimonia di apertura di domenica 2 luglio.

Goditi lo sport e molto altro

- escursioni nel Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi
- visite guidate a castelli, musei, centri storici
- serate musicali
- degustazione di prodotti tipici
- bus navetta, card turistica

Info: www.dolomitiprealpi.it

FAI — AERO CLUB D'ITALIA — alpenplus by KIWI sports — Superfly360 — dolomiti prealpi

Ai Lettori ...

di Luca Basso

Quando faccio un errore, mi sento in dovere di fare le mie scuse e di fornire spiegazioni, sperando che siano quanto più possibile chiare e oneste. Anche quando si tratta di un errore di comunicazione. Essendoci state alcune incomprensioni sull'iniziativa di fare la rivista anche cartacea, cerco di chiarire con la massima schiettezza possibile.

Uno degli scopi fondamentali ed assoluti della FIVL, è quello di fare informazione, formazione e sicurezza a favore dei piloti. Sono tutti d'accordo che, nel volo, la "testa" è fondamentale, e sono tutti d'accordo che la "testa", per funzionare bene, deve essere nutrita di cultura e di conoscenze. Nel volo, una buona parte di tale "conoscere" deriva dall'esperienza personale e dal dialogo con altri piloti. Ma ciò non è sufficiente: una diversa parte, non può che essere appresa dalla lettura e dallo studio. E' infatti così che viene condivisa la cultura del volo, che porta a performance e sicurezza. Sono le esperienze rielaborate dai migliori, alla luce di quanto è scientificamente noto, che portano alla "conoscenza", che merita di essere diffusa per il bene di tutti.

I social network come Facebook & C. non sono, generalmente, luoghi di cultura. Essi sono, piuttosto, fonti di informazione rapida e "spot", o fonti di ispirazione (per poi approfondire altrove). Vi si trova di tutto e di più, ed è rarissimo che una discussione si svolga in modo pacifico e costruttivo.

In Italia, troviamo pochissimi libri disponibili sul volo libero e sugli argomenti correlati e l'unica rivista disponibile in lingua italiana è quella della FIVL. Non possiamo permettere che tale preziosa fonte di informazione sia sprecata.

La rivista, che veniva distribuita gratuitamente ai soci in carta, costava oltre 40.000 € l'anno. Tale costo non era un grosso problema, in sé, essendo sostenibile e, tutto sommato, piuttosto basso. Il problema era il rapporto qualità/prezzo. In pratica, ci siamo accorti che quei soldi non producevano "cultura" del volo o, almeno, non lo facevano in modo sufficiente. Abbiamo dunque deciso di tagliare i costi della distribuzione cartacea e di pubblicare la rivista on-line. I costi di stampa e spedizione, sono stati spesi per pagare i contenuti della rivista ed, in altra parte, sono stati risparmiati. Da 40 mila € il costo per FIVL si è abbassato sensibilmente, con un risparmio di circa 35.000 € nei prossimi 3 anni.

Lo svantaggio della lettura sul monitor è stato compensato dall'altissima qualità dei contenuti. Io stesso, quando leggo le bozze di articoli e rubriche che mensilmente arrivano da Zanocco, Casolla, Nesler, Pagen ecc. mi sento arricchito nel mio sapere e sono francamente molto fiero di poter condividere con tutti i piloti FIVL questa ricchezza. Sono certo che tutti, anche il più forte pilota in circolazione, dopo aver letto un numero di Volo Libero, avrà almeno uno spunto per migliorarsi nel volo.

Dopo che abbiamo fornito questo nuovo format, ci sono piovute addosso molte critiche. I piloti hanno affermato che, a maggior ragione, ora che la rivista è bella e lunga, servirebbe il cartaceo, che si legge meglio. Vero, sono d'accordo. Ma ho anche la cassa in mano e so che spedire 10 numeri (ricordo che erano 8 annui, anche perché non si sapeva come riempirli) di 64 pagine (ricordo che erano 38) a casa dei piloti, ha un costo molto più alto di quello che ciascuno di voi si immagina. Qualsiasi agenzia seria che si occupa di pubblicazioni vi confermerà che con meno di 75 € a pagina non si produce alcuna rivista (64 pagine x 75 € = oltre 4000 € a numero per 10 numeri), esclusi i costi di stampa, postalizzazione e spedizione. Pertanto, ai quarantamila € vanno aggiunti, diciamo € 3,00/copia per la stampa e spedizione, che moltiplicati per 4000 piloti per 10 numeri fanno ... un numero esorbitante. Ci vorrebbero più di centomila euro! Quesi soldi, inutile discuterne, non ci sono e non è pensabile trovarli in pubblicità.

Ovvio, dunque, che FIVL non ha la forza economica di sostenere, da sola, un cartaceo di alta qualità. Qualcuno su Fecebook (ecco la prova di quanto sia poco serio a volte tale canale di comunicazione) ha tuonato che i soldi si raccolgono dagli sponsor o da altre fonti. Facile a dirlo, ma impossibile farlo, nel nostro mondo! Tutti i nostri sponsor messi assieme pagano una percentuale minima, rispetto ai costi. Il Consiglio della FIVL, di conseguenza, non aveva mai ha pensato di fare l'edizione cartacea.

Però, successivamente, molti piloti ci hanno chiesto se fosse possibile avere la stampa, dichiarandosi pronti a pagarne le spese.

A quel punto abbiamo commesso un errore: quello di dar retta e voler accontentare tutti. Abbiamo infatti deciso che avremmo realizzato la rivista nel modo più "artigiane" possibile, risparmiando sui costi di realizzazione e grafica, e che avremmo fornito il cartaceo a chi avesse desiderato coprire quanto meno i costi vivi di stampa e spedizione. 10 numeri di 64 pagine l'uno stampati e spediti a casa costano un po' più di 30 € a pilota (ovviamente senza contare la realizzazione, la grafica, le spese per i contenuti, i costi di segreteria, tasse ecc.). Dunque, si tratta solo ed esclusivamente di un servizio in più fornito a soli costi di spesa. Chi lo vuole lo paga i soli costi, gli altri, invece, possono usufruire della rivista in formato elettronico, che rimane gratuita per tutti, con gli stessi identici contenuti. Il contributo mensile richiesto è uguale al costo di 2 quotidiani in bianco e nero. Non ci sembra, francamente, di poter essere additati come "speculatori".

Per ridurre ancor più i costi, Benacquista Assicurazioni & AIG hanno offerto di "sponsorizzare" i propri assicurati, mettendo disposizione una quota in denaro, permettendo in tal modo di abbassare ancora un pochino il prezzo del servizio per i loro assicurati. Anche questo è un beneficio in più. Ed invece, ancora una volta,apriti cielo! Qualcuno si è riempito la bocca di sciocche critiche affermando che abbiamo creato i soci di seria A e di serie B.

Pensavamo di aver fatto bene, di aver dato il massimo possibile. Invece sono piovute addosso ondate di critiche. Chi ha parlato e, soprattutto, scritto di speculazione, chi di tradimento, chi di fregatura … . Certamente non si può accontentare tutti. Purtroppo siamo un'associazione molto grande e sappiamo bene che tra i nostri iscritti ci sono persone che non hanno un computer, un'email, un nulla per leggere la rivista on line. Sappiamo che per qualcuno chiedere 30 euro (facoltativamente, tra l'altro) può risultare un dramma quasi offensivo. Sappiamo che qualcuno è affezionato al vecchio e che, con tale mentalità, cambiare è sempre sbagliato. Ma se vogliano essere un'associazione moderna e dinamica, non possiamo bloccare ogni e qualsiasi iniziativa perché … qualcuno non sa, nel 2017, come si accende un PC. Significa, necessariamente, che quel qualcuno non sa scaricare un volo, analizzare una traccia, informarsi sulla meteo, ricercare le caratteristiche dei prodotti che vola, leggere un manuale, usare dispositivi di sicurezza, caricare uno spazio aereo su uno strumento, tutte cose che si fanno a computer. E' quel qualcuno che va dalla parte sbagliata, perché per volare sicuri bisogna saper sfruttare anche ciò che offre la tecnologia attuale. Non è opportuno, è imprescindibile. Mi scuso, pertanto, per non aver fatto correttamente informazione circa questa iniziativa, ma penso di aver dato il massimo per tutti, in assoluta buona fede. Assicuro che sto facendo con passione e dedizione un lavoro immane per la nostra rivista, perdendo molti voli, molti sabati e domeniche e quasi tutte le sere della settimana, oltre che qualche giornata lavorativa. Il tutto perché sono convinto che sia necessario fare cultura del volo e che, attualmente, Volo Libero è l'unico modo ampio e generale per farlo a favore di tutti i piloti in modo autorele.

Qualcuno si è lamentato per la grafica e l'estetica. Noi non dobbiamo spendere molti soldi per rendere accattivante un prodotto commerciale che va venduto. Non abbiamo quello scopo di lucro e, pertanto, abbiamo preferito concentrarci sui contenuti e sulla loro leggibilità. Ciò significa che tutti i testi sono a caratteri neri su sfondo bianco, con le grazie, e non sono giustificati (la scienza ha dimostrato che gli occhi si stancano meno e l'attenzione è migliore). Sarà "retrò", ma funziona, è semplice e costa poco. Col tempo, miglioreremo anche la grafica, in ogni caso.

Spero, invece, che sarete in tantissimi a sottoscrivere il servizio cartaceo. In primis, perché ne vale veramente la pena. Al di là di alcune critiche che possono essere giustamente mosse, i contenuti sono importanti e meritano d'essere conservati nelle vostre librerie, essendo attuali per anni a venire. In secondo luogo, sostenendo anche il cartaceo, darete più vigore all'iniziativa per migliorarla sempre più.

Ne approfitto per ricordare che è urgente la sottoscrizione del cartaceo se vorrete avere tutti i numeri dall'inizio anno, senza saltarne nessuno: non sarà possibile fare ristampe. Per cui entro il 10, massimo 15 maggio, scade il termine utile.

Base Cumulo

di Luca Basso

A giugno si voterà per l'elezione del Presidente e del Consiglio AeCI. Leoni ha annunciato la propria ennesima candidatura, malgrado le norme, avvalorate dalla delibera dell'Autorità Anticorruzione, affermino chiaramente che egli non può ricandidarsi. Qualora lo facesse, e fosse rieletto, senza dubbio vi sarà l'ennesima battaglia legale, con tanto di denunce ecc.. Questa cosa, già di per sé, dovrebbe indurre a non votarlo. Anzi, colui che è stato condannato dal Tribunale per aver usato ai fini propri denaro dell'ente stesso che dirige, se ne dovrebbeandare a casa da solo, anche per una semplice questione di dignità, se fosse un uomo degno di rappresentare ed incarnare i principi dello sport, trattandosi, appunto, di presidente di federazione sportiva.

Ma, a parte le questioni legali e a parte giudizi meramente morali - che non son certo poca cosa - il sig. Leoni non dovrebbe essere votato per una semplice questione di capacità. Dopo una quindicina d'anni di reggenza, ci dobbiamo chiedere se il mondo del volo, per suo merito o demerito, sia migliorato o peggiorato; se egli abbia unito o disunito; se egli abbia compiuto una efficace azione di promozione e le scuole siano piene di allievi, o se non sia stato fatto nulla sotto questo aspetto; se l'AeCI rappresenti il luogo in cui, per eccellenza, si fa cultura del volo e della sicurezza o se ivi regni la più totale lacuna (sono stati spesi un sacco di soldi per comici e spettacoli di Max Giusti & C. … quanto è stato speso per la reale cultura e promozione del volo? quanto per promuovere figure che dovrebbero diventare dei riferimenti globali e trainanti nel mondo del volo, quali Aaron Durogati e Nicole Fedele, ad esempio). Utile sarebbe chiedersi, prima di entrare nell'urna, se persone che costituiscono grandi potenzialità per il volo e la sua promozione, siano state agevolate o ostacolate, come ad esempio Marco Busetta e Gabriele D'Arrigo in Sicilia, tanto per citarne un paio. Ci dobbiamo chiedere se la proliferazione di regolamenti e regolucce emanate siano stati efficaci per qualcosa di concreto, o solo per complicare inutilmente la vita ed aumentare le spese, facendo cassa da spendere per fini che non ci riguardano. Ed ancora, ci dobbiamo chiedere cosa sia stato fatto, ad esempio, per cercare di migliorare l'assurda situazione degli spazi aerei italiani. E poi, ancora, ci dobbiamo chiedere se nel mondo delle scuole di volo regni la serenità, l'unione, la compattezza, la condivisione per un progetto positivo futuro o se, invece, regni un rassegnato clima di "tirare a campare". Altra domanda che ci dovremmo porre è se sia o meno aumentata la rappresentatività nell'AeCI o se i piloti, di fatto, si sentano cosa del tutto estranea a tale ente. Ci chiediamo inoltre se abbiamo un movimento sportivo che si è allargato o si è ristretto negli ultimi anni … se alle gare partecipino più persone o meno, se i partecipanti ora spendano di più o di meno rispetto a qualche anno fa. Insomma, i più si chiedono e continuano a chiedersi, a che cosa serva questo AeCI. Quasi tutti faticano non poco trovare una risposta plausibile perché, effettivamente, è sotto gli tutti che si tratta di un Ente che, così come è diretto, è solo fine a se stesso.

Eppure, se l'AeCI fosse retto in modo competente e, soprattutto, nel rispetto delle regole basilari dell'imparzialità e buon andamento, potrebbe essere una risorsa preziosa.

Ci sarebbero tante cose da fare se regnasse un clima sereno e costruttivo, se le persone capaci e di buona volontà venissero coinvolte invece che allontanate, se venissero coltivati i progetti utili a tutti i piloti, anzichè a pochi amici.

A parte aver erogato qualche misero "contributo" economico (a mio avviso pochi spiccioli rispetto alle potenzialità), i fatti dicono che Leoni, per il nostro mondo, non ha fatto praticamente nulla di buono. Anzi, il clima che si respira è quello di una costante ostilità, battaglie legali, punizioni, vendette ecc.. Ammettiamolo: è un clima brutto, direi quasi nauseante.

E' dunque ora di cambiare. Chi ha la responsabilità di andare a votare, sfrutti finalmente questa occasione. Basta! Non se ne può francamente più!

Il punto

di Mirco Bardelli

Questo meso il Presidente-manuel Spongia cede la parola ad a Mirco Bardelli - istruttore di volo libero della scuola Top Level.

SIV significa per Simulazione Inconvenienti di Volo. Dietro queste tre parole c'è la differenza, in caso di una situazione anomala, tra il rimanere inerti e subire così gli eventi accettando rischi e pericoli ed il reagire in maniera pronta e consapevole, in base all'individuazione del tipo di anomalia in atto. Questo consente al pilota di risolvere il problema con l'ausilio di un pilotaggio attivo capace di trasformare un evento potenzialmente pericoloso in una situazione di normale amministrazione.

Purtroppo questa realtà dei SIV non è stata ancora assimilata dalle nostre coscienze e mentalità, non solo riferendomi a vecchi piloti oramai fermi nelle loro convinzioni acquisite, giuste o sbagliate che siano, ma purtroppo anche da alcuni istruttori che nella formazione dei loro allievi tralasciano di trasmettere l'importanza fondamentale che ha un corso del genere. Non è la prima volta che, ascoltando una conversazione in cui un allievo interessato si informa su un SIV, mi capita di sentirgli dire: "Ma lascia perdere, non lo fare, poi ti spaventi e non voli più". E' assolutamente inammissibile un'affermazione del genere, in special modo quando proviene da un professionista del settore che dovrebbe avere per coscienza l'obbligo morale di innalzare quanto più possibile il livello di sicurezza dei propri ragazzi, che credono in lui e spesso prendono per oro colato le sue parole.

Io mi chiamo Mirco Bardelli e sono istruttore abilitato SIV dal 2010, data in cui fu regolarizzata la nostra posizione col superamento di un esame specifico. Questo serve a dimostrare la nostra capacità nel saper fare in prima persona le manovre SIV e saper gestire le manovre di terzi piloti in sicurezza.

> ***« le vele odierne sono molto prestanti, sono magnifiche, ma come spero ben sappiate, non si può assolutamente equiparare un vecchio DHV 1-2 sicuro e tranquillo di una volta con i nuovi EB B di ultima generazione»***

Credo fermamente, con convinzione assoluta, che un corso SIV fatto "Come Cristo comanda" alzi in maniera esponenziale le capacità e la sicurezza delle persone che lo effettuano. E, contrariamente a quella che è la credenza popolare diffusa, non bisogna aspettare di essere super piloti per affrontarlo. E' idoneo e forse anche più produttivo farlo dopo pochi mesi dall'acquisizione dell'attestato di volo.

Ogni aprile svolgo un esame per il conseguimento attestato e a luglio dello stesso anno porto i miei neo brevettati a fare il loro primo corso SIV livello basico, riportando risultati a dir poco entusiasmanti. Già nel corso di acquisizione attestato si dovrebbe impostare gli allievi con video e discussioni sull'argomento, in modo che il passaggio al SIV vero e proprio risulti poi come un normale evento di accrescimento e non come un'eccezionalità.

Non vi dico la mia soddisfazione personale quando capita in piena notte una telefonata dove un mio ex allievo eccitato mi racconta che si è "beccato" una asimmetrica da paura vicino al costone e che, dopo averla riconosciuta, ha agito celermente gestendola con proprietà evitando così che la situazione degenerasse.

Le vele odierne sono molto prestanti, sono magnifiche, ma come spero ben sappiate non si può assolutamente equiparare un vecchio DHV 1-2 sicuro e tranquillo di una volta con i nuovi EN-B di ultima generazione (*continua*)



. Questi certamente hanno prestazioni da vendere, ma spesso (troppo spesso) alcuni modelli fanno pagare a caro prezzo le loro performance entrando autonomamente in configurazioni talmente anomale che se sotto la vela non c'è un buon pilota che abbia cognizione di cosa stia succedendo, i guai che ne conseguono possono essere veramente seri.A questo si può rimediare facilmente imparando a riconoscere cosa sta avvenendo sopra la nostra testa e acquisendo la sicurezza nel saper intervenire per risolvere queste situazioni.

I risultati che si ottengono già dal primo livello sono incredibili: si prende sicurezza dei nostri mezzi, si impara a gestire la propria emotività e le proprie emozioni ma soprattutto, oltre ad acquisire il controllo della vela, prendiamo il controllo della nostra persona.

I° giorno di SIV: I ragazzi, per quanto già impostati che il SIV faccia parte di un percorso di sicurezza, sono nervosi. Hanno mille pensieri che gli frullano nella testa tipo: "ma chi me lo ha fatto fare di infilarmi in questa avventura". Vanno in volo ed iniziano le prime manovre: collasso frontale, asimmetrica, asimmetrica trattenuta, grandi orecchie accelerate e così via..

Atterrano felici e a dir poco esaltati. Hanno appena superato un muro. Il muro delle loro paure, il muro delle loro insicurezze, il muro dei propri fantasmi: iniziano così a crescere mentalmente e soprattutto ad agire rapidi ed in maniera appropriata alla situazione.

Il primo giorno si esaurisce con 3-4 voli (meteo permettendo) con i partecipanti presi da un'eccitazione palpabile, ma principalmente con la consapevolezza che sono riusciti a fare cose per loro impensabili fino a poche ore prima.

II° giorno: E' il momento di frenare i ragazzi troppo carichi dall'esperienza del giorno prima. Li riportiamo mentalmente coi piedi per terra ma le manovre vengono aumentare per ritmo ed intensità di esecuzione. La fine del secondo giorno è estremamente costruttiva: si analizzano i video delle manovre eseguite e ne discutiamo tutti insieme gli aspetti e le peculiarità, facendo corrispondere ad ogni manovra un briefing specifico così che niente venga lasciato al caso e nessuna domanda rimanga insoddisfatta.

III° giorno di SIV: Si è raggiunta una calma interiore ed una reale consapevolezza delle nostre capacità. Attenzione: non una consapevolezza arrogante, dettata da false illusioni, ma percepita da una razionalità sincera dettata dall'evidenza dei fatti.

Il terzo giorno dopo ben 5-7 voli dei giorni precedenti il morale dei ragazzi è alle stelle e si opera con persone ben differenti dagli spauriti piloti del primo giorno. Le manovre vengono ancora intensificate fino a raggiungere la sicurezza e la completa gestione attiva della manovra stessa. E, dulcis in fundo, consigliatissimo ma non obbligatorio ai fini del superamento del livello in essere, il lancio del paracadute di soccorso. Strumento fondamentale ed efficace ai fini della nostra sicurezza passiva.

Anche il paracadute di emergenza va lanciato con una tecnica in base al tipo di anomalia subita. Il lancio non deve essere identico per ogni situazione. Una volta lanciato e aperto va gestita assolutamente la caduta "in acqua" in modo da recuperare la vela principale, che spesso si riapre creando quello che in gergo si chiama "specchio": questo porta, nonostante due apparati aperti, a tassi di caduta elevati, non salutari sul terreno in caso di emergenza reale al di fuori di un SIV. Bene sapere, per allontanare dubbi e leggende metropolitane, che le probabilità di fare emergenza in un SIV di primo o secondo livello sono estremamente remote. Difficilmente (quasi mai) ho assistito ad una reale necessità di lanci emergenza in un SIV basico.

E, nel caso si verificasse tale eventualità, vista la presenza di acqua sottostante, vista la dotazione fornita ad ogni partecipante di un giubbetto salvagente autogonfiabile e la presenza di un gommone in acqua con istruttore SIV e addetto al salvamento, le possibilità di un rischio reale sono quasi inesistenti. Magari per i più permalosi potrà "frizzare" la presa in giro dei compagni di avventura, che infieriranno bonariamente sul pulcino bagnato ma niente di più; anzi spesso la cosa finisce con grandi risate e divertimento collettivo.

Quindi ricapitolando il mio pensiero: fate un corso SIV! Fatelo con chi volete (ovviamente abilitato SIV) ma fatelo, fatelo assolutamente.

Abbiamo in mano uno sport incredibile, che ci regala soddisfazioni ed emozioni immense. Siamo senza dubbio dei privilegiati in confronto a coloro che non lo praticano. Ma dobbiamo volare in sicurezza. E se il SIV rappresenta un modo per alzare il nostro livello di abilità acquisendo la certezza delle nostre reazioni….allora facciamo questo Benedetto SIV. Fregandosene dei soliti detrattori ed usando il proprio cervello, non le idee antiquate e sbagliate degli altri.

Volate bene ragazzi. Volate alti e lontani ma volate sicuri, che la vita è un'avventura meravigliosa. Preserviamola con cura…

.

Un salutone e cieli blu

Mirco Bardelli

Istruttore SIV

le novità
per la nostra passione ...



Non c'è due senza tre, ed il quattro vien da sé!
Sport Professional importa anche AirCross, e da oggi le vele sono disponibili a Bassano! Il Montegrappa Flying Center ha a disposizione la nuovissima U-Cruise, il classe En B detentore del record del mondo di distanza libera (categoria En B). Le taglie a disposizione sono S, M e L. **Infoline Filippo, 3403369516, o info@sportprofessional.it**

Aire CORNIZZOLO

EVENTI AIRE CORNIZZOLO 2017
5 maggio ore 21:00 WORKSHOP NAVITER, si terrà presso Ristorante Cielo e Terra, Via San Miro Suello LC una serata informativa sul setting e uso in volo degli strumenti tenuta da Napret Jost (pilota sloveno di PWC e sviluppatore del software Oudie 4). La serata sarà dedicata principalmente all'utilizzo degli strumenti FLYTEC ELEMENT e OUDIE. Il giorno dopo in decollo, se le condizioni meteo lo permetteranno, si potrà volare in compagnia di Jost ed avere da lui ulteriori chiarimenti riguardo l'uso degli strumenti.
20-21 maggio DEMO DAY AL CORNIZZOLO. Durante tutto il weekend sarà possibile provare molti dei prodotti Ozone compresi i nuovi DELTA 3 e ULTRALITE 4, la selletta FORZA e la nuovissima Woody Valley HASKA 2 Info: **airecornizzolo.com** tel 031.658428

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



SKYWALK



SKYWALK è Redbull X-ALPS 2017 PROUD PARTNER

Anche quest'anno si svolgerà la redbull X-ALPS e Skywalk è stato scelto come main sponsor tecnico grazie alla competenza che la casa bavarese ha sviluppato in questi anni nella produzione delle attrezzature leggere dedicate all'HIKE&FLY. Una collaborazione che si ripete e si rinnova anche con la prossima uscita di altri prodotti dedicati. Attesissima sarà la nuova RANGE X-ALPS 2 a cui seguiranno tante novità e un programma di eventi! State sintonizzati sui canali skywalk!



Niviuk Klimber P fa breccia nel cuore dei piloti

Sono iniziati i primi test dell'ultima nata di casa Niviuk, stiamo parlando di Klimber P la vela leggera al alte prestazioni . Fughiamo subito ogni dubbio non si tratta della versione leggere dell'amata Peak 4 bensì di un progetto totalmente nuovo ed innovativo per la sua categoria, infatti a differenza della Peak 4 la nuova vela è un 3 linee per garantire il gonfiaggio agevole anche nella condizioni più difficili della X-Alps. Alleggerendo solo i materiali del Peak 4 non saremmo riusciti a raggiungere l'obbiettivo di 3.3 kg per la taglia 22, ecco perché la Klimber è stata concepita da zero sviluppando una struttura e costruzione leggera non è semplicemente un'applicazione di materiali light. Le tecnologie applicate sono state armonizzate da Olivier Nef e Team R& D di Niviuk, ed il risultato è prima di tutto un design mozzafiato, sicuramente vince il premio come piu' bella dell'anno. Estetica da capogiro a parte il compromesso prestazioni sicurezza delle Klimber P è lo stato dell'arte del parapendio, tutti i piloti riscontrano un gonfiaccio leggero e preciso in ogni condizione. La virata di questa raffinata vela è esaltante, diretta precisa, un compasso che consente di agganciare in sicurezza le ascendenze più flebili sino a governare poderose termiche alpine. Le prestazioni sono al limite dalla categoria ma soprattutto sono sfruttabili al 100% da tutti i piloti. Klimber P un nuovo successo di Niviuk gliders!

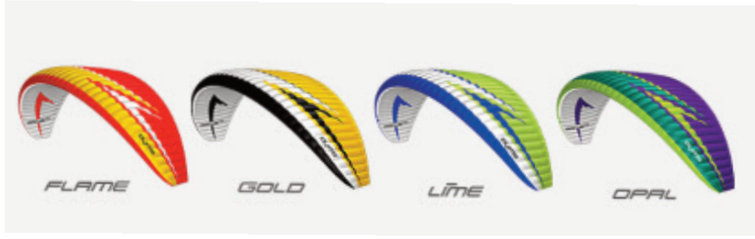
Per informazioni e prove info@infinityfly.it 329 59 34 866

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





ARCUS RS - SWING

Il nome ARCUS genera aspettative molto alte. Questo nome è connesso con Swing, con la storia del parapendio con migliaia di piloti accompagnati nel mondo del volo libero. Da quasi 20 anni Arcus è sinonimo di innovazione e di design nel mondo del parapendio....

L' ARCUS RS, con le sue particolari caratteristiche e il suo stile inconfondibile, si pone come sicuro punto di riferimento per la categoria En B "low level". Innovativo e ridisegnato completamento, segue un sentiero di sviluppo nuovo con centinaia di ore di volo di messa a punto che non lascia niente al caso. Incorpora il rivoluzionario sistema RAST ulteriormente sviluppato con l'introduzione di valvole addizionali che hanno ancora migliorato il suo rendimento. Ho provato la vela personalmente: mi ha subito letteralmente entusiasmato: facile preciso morbido con una gestione in turbolenza confortevole: bello bello bello. Maurizio Bottegal

SKY EXPLORERS

è nata dalla passione per il volo di Nicole Fedele che mette a disposizione la sua decennale esperienza per offrirvi professionalità e cortesia nella scelta del materiale più adatto alle vostre esigenze.
Siamo importatori dei seguenti marchi: GIN GLIDERS, TRIPLE SEVEN dei fratelli Valic, XC TRACER e AIR VUISA. Grandi novità vi aspettando per questo 2017!
Per informazioni e prove non esitate a contattarci. **www.skyexplorers.it**

SKY EXPLORERS

Montegrappa Flying Center e Gin!
Grazie ad un accordo col mitico Jimmy Pacher, il Montegrappa Flying Center diventa il punto di riferimento per i piloti che vengono a volare a Bassano: presso la nostra struttura sarà possibile testare vele ed imbraghi Gin. Attualmente abbiamo a disposizione la Sprint 3 S ed M e l' Explorer S, M ed L, oltre al Genie Lite M. Per informazioni potete contattarci al 340 3369516 o via mail a info@sportprofessional.it

Info a www.montegrappaflyingcenter.it.





Skin 2 & Skin 2 P La rivoluzione mono ora anche EN B!
In principio furono le minivele. Leggere ma non propriamente facili da utilizzare: dopo la risalita per decollare, bisognava fare uno scatto da centometrista per l'involo, cosa spesso non semplice e sicuramente pericolosa, considerato anche lo sforzo di risalita. Una volta in volo con le vecchie vele da montagna era molto difficile sfruttare le condizioni. Poi è arrivata Niviuk che ha creato la perfetta espressione per l'Hike & Fly, infatti ha saputo evolvere il concetto mono e risolvere ogni problema delle prime vele da montagna. Skin 2 e la versione extralight Skin P sono state ideate per fare vivere l'hike&Fly in modo facile e divertente. Il peso e i volumi sono minimi a vantaggio dell'ergonomia dello zaino. Gonfiaggio e decollo sono elementari, anche per uno alle prime armi. Non è necessario nessun scatto ma 3 passi e si raggiunge il cielo! Questo significa sicurezza e 0 stress anche nei decolli più difficili. Puro divertimento, virata rapida, precisa e una salita in termica piu' efficace delle vele normali.
L'atterraggio nella della seconda versione è identico a quello di una vela normale e per gli scettici che pensano si tratti di una vela pericolosa: l'abbiamo certificata EN B! Per informazioni e prov**e info@infinityfly.it 329 59 34 866**

OZONE DELTA 3
Il nuovo Ozone DELTA 3, (EN C) migliora tutto ciò di buono che c'era nel Delta 2. Ha una maggiore velocità massima e più efficienza, senza compromessi sulla sicurezza e senza aumenti dell'allungamento. Usa lo sharknose e le tecnologie di Zeno (EN D) ed ENZO 3 (EN CCC). Le taglie sono radicalmente cambiate: la superficie alare di 24,4m che sul D2 apparteneva alla taglia MS (75-95 kg) ora sul D3 corrisponde alla taglia ML (85-105 kg). In volo: la differenza più marcata è la reazione sui comandi, che già con una minima trazione nella prima parte dell'escursione consente micro aggiustamenti, per dosare in modo millimetrico il comportamento in termica. Per questo la vela risulta più sensibile e gira più piatta anche nelle virate più strette. La resa a speed è stata notevolmente migliorata, il DELTA 3 ora delfina meglio nelle turbolenze sfruttandone i guadagni di quota. Il DELTA 3 nasce come vela intermedia (sport-performance) adatta ai crossisti che vogliono migrare da un classe B ad una vela EN C ben bilanciata e che infonda fiducia, oppure anche a chi voglia una vela di transizione per prepararsi alle competizioni**. Info: airecornizzolo.com tel. 031.658428 anche webshop.**





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

Gin Yeti Xtrem 2 è arrivato:

pesa solo 260g ma offre diverse regolazioni per garantire il massimo confort in volo. Presso SKY EXPLORERS troverete inoltre tutta la gamma di prodotti GIN GLIDERS e le recenti novità disponibili in prova.
Nicole Fedele www.nicole-fedele.com Contattateci al 342-0339744 oppure via email: info@skyexplorers.it





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

MESCAL5, l'ala universale!
E' finito il tempo delle ali da scuola, dedicate solo all'apprendimento e poco più. skywalk lancia MESCAL5 ultima generazione del suo ENA, ormai punto di riferimento della categoria, ora sul mercato con uno stile tutto nuovo e talmente tanta tecnologia da renderlo interessante per tutti i piloti. Sharknose, miniribs, c wires solo per citare alcune delle caratteristiche costruttive di questa vela da sogno, senza dimenticare i classici jetflaps skywalk. Una vela in grado di offrire prestazioni di tutto rispetto con un piacere di conduzione e una sicurezza incredibile. Il modo migliore per iniziare e continuare a divertirsi SENZA STRESS sfruttando al meglio le termiche, anche le più impegnative ed esplorando i primi percorsi di CROSS COUNTRY con grande soddisfazione. **Eagles Point - skywalk italia o chiamate il 3355434993.**





NEW! La sacca da parapendio veloce.
La tasca interna per le bretelle e il doppio laccio di chiusura assicurano una facilità di uso disarmante.
Il nuovo sistema di cinghiacci per le spalle unito al materiale ultraleggero (1040g) dà subito un confortevole feeling specialmente per la vostra schiena.... Sorriso.
Vista la sua capacità lo zaino può essere usato in vari modi: per riporre in modo gentile il vostro parapendio (durata nel tempo) oppure come sacca di ripiegamento veloce (a fiocco) per chi fa del parapendio biposto il proprio lavoro: con le cinghie di compressione che corrono tutte intorno allo zaino è poi facile chiuderlo e ridurre l'ingombro a volontà...
Provata e approvata **Maurizio Bottegal**
www.swingitalia.com tel e fax 043956630

Nuovo Team, vecchia scuola.
A Bassano è stato siglato un accordo importante tra Filippo Lo Giudice ed Andreas Breuer. La Top Gliders d' Italia si rinnova, e lo staff si allarga: insieme ad Andreas Breuer ci sono Paolo Frasson (istruttore), Filippo Lo Giudice e Roberto Pivi (aiuto-istruttori), oltre al vecchio staff di Andreas. **Informazioni al 3403369516 o info@airsportsmontegrappa.it**



Nuovo Flymaster VARIO LS : LEGGERO, SOTTILE, FACILE!
Una grande novita' in casa Flymaster, nasce VARIO LS, un nuovo design, che lo ha reso estremamente sottile e leggero senza perdere l'ergonomia e la facilità di utilizzo il tutto con un prezzo anche molto competitivo.
Pur mantenendo un peso di soli 89 gr il nuovo VARIO LS, è estremamente robusto e possiede anche uno display antigraffio. Malgrado le dimensioni di 126 x 73 x 12 mm è facile digitare le opzioni anche con i guanti. All'interno del grazioso involucro vi è un condensato di tecnologia che gli consente di memorizzare sino a 100 ore di volo, una batteria che consente di eseguire 100 ore di volo e lo ricarichi facilmente attraverso una porta USB. Questo e altro ancora per il nuovo VARIO LS, per i principianti per l'Hike & Fly e per chi desidera la semplicità !
Per informazioni info@infinityfly.it 329 59 34 866





OZONE ULTRALITE 4:
La ricerca OZONE sulla fabbricazione di vele leggere è cominciata nel 2001 con l'introduzione del Peak, una delle prime vele specifiche per il para-alpinismo. A questo è seguita la serie Ultralite, che da allora è stata universalmente riconosciuta come il modello di paragone per le vele dedicate all'Hike & Fly. La quarta generazione della serie Ultralite è un progetto totalmente rinnovato, lo UL4 ha una migliorata capacità di planata, una maggiore velocità, più agilità ed (incredibilmente!) anche migliori caratteristiche di gonfiaggio. Oltre a tutto questo lo UL4 è di alcuni grammi più leggero di qualunque precedente Ultralite, anche con un minore volume d'ingombro quando è ripiegato! Le taglie 21, 23, 25 dell'Ultralite 4 sono omologate EN-A, la tg 19 (55-90kg) è un EN-B e pesa solo 2 kg. Lo UL4 offre abbastanza prestazioni per termicare, veleggiare in dinamica o perfino fare cross, in sicurezza e comfort, per piloti di livello intermedio base o superiore. **Info: airecornizzolo.com tel. 031.658428 anche webshop.**

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**





Triple Seven D-Light: la nuova vela in classe EN A progettata per l'hike&fly e adatta ad vasta gamma di piloti: per un neofita in cerca di una vela leggera o per un esperto hiker in cerca di nuovi decolli, il D-Light è un compagno di giochi ideale. Disponibile in due diverse taglie: S (60-85kg) e M (80-105kg), la taglia S pesa soltanto 2,7kg!
D-Light: semplicità e leggerezza alla portata di tutti! **Nicole Fedele www.nicole-fedele.com Contattateci al 342-0339744 oppure via email: info@skyexplorers.it**





HIGHADVENTURE BEAMER3
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

CHILI4, EN B del momento

I voli test si susseguono e i commenti sono unanimemente positivi per il nostro ENB di fascia alta. Prestazioni, comfort in volo, abilita di termicatore al top e tutta la qualità costruttiva che solo un marchio come skywalk può garantire. Richiedetene la prova alla vostra scuola di fiducia o contattate skywalk Italia per sapere quando e dove potrete toccare con mano i prodotti skywalk durante testival ed eventi.





Guess what's new??? Esclusivisti per l' Italia!
Assistenza immediata e reale, strumento sostitutivo, tutorial, tutto questo entro pochi giorni. E gli strumenti sono disponibili, vendita diretta al pubblico a 486€, spedizione omaggio fino al 31/05/17
Infoline Filippo, 3403369516, o info@sportprofessional.it



Kurt Eder sceglie Niviuk Bi Skin per i suoi voli tandem

Tutti conoscono e seguono i meravigliosi voli di cross di Kurt Eder, lui li crea e gli altri li sognano e cosi ogni anno si trova in testa alle classifiche dell'xcontest . Il suo impegno nei cross lo costringe a portare via tempo alla sua famiglia allora il campione altoatesino ha trovato la soluzione per accontentare tutti, che si chiama Niviuk Bi Skin 2P.

Kurt ha trovato nel nuovo biposto monosuperficie di Niviuk il mezzo ideale per passare più tempo di qualita' con la sua compagna, infatti possono comodamente passeggiare per stupende montagne dell'alto adige per poi planare sino a casa con Niviuk Bi Skin 2 P. La coppia è assolutamente entusiasta del la vela biposto e ha mandato i complimenti a Niviuk , quello che la moglie non sa che ben presto sarà suo malgrado protagonista di un volo di cross in biposto. **Per informazioni e prove info@infinityfly.it 329 59 34 866**

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



BSA: BUZZER SAFETY ALARM
PER SALVARE LA TUA VITA



Inutile raccontarci fandonie: può succedere! può succedere a tutti ... e se succede, purtroppo, le conseguenze sono quasi sempre mortali. Può succedere a chiunque di dimenticare di allaciare i cosciali ...

BSA è il primo sistema di allarme sonoro studiato per essere facilissimamente montato su tutte le sellette già prodotte e su tutte le sellette future. Come funziona? Semplice: è un allarme sonoro che si attiva qualche secondo dopo aver indossato la selletta. Se il pilota indossa la selletta e, successivamente, non si allaccia i cosciali, il sistema inizia a suonare per avvisare tale dimenticanza.

Come ogni sistema di sicurezza che realmente funzioni deve essere semplice, leggero, economico ed infallibile. Ovviamente è un sistema che non richeiede nessuna attivazione:una volta montatao, funziona ininterrottamente per anni (più anni della durata di una selletta). BSA è il primo sitema al mondo di tal genere. Lo hanno messo a punto due piloti appassionati italiani: Simone Biagi e Stafano Rolando. Funziona! funziona su tutte le sellette. PERCHE' USARLO? PERCHE' SE VENISSE EVITATO ANCHE UN SOLO INCIDENTE O SALVATA ANCHE UNA SOLA VITA UMANA, L'OBIETTIVO DI QUESTA INNOVAZIONE SAREBBE GIA' RAGGIUNTO. Il prezzo è davvero molto basso!

Nel prossimo numero di Volo Libero verrà pubblicata una lunga recensione. Nel frattempo ... non perdete tempo ... consultate:

https://buzzersafetyalarm.wordpress.com/
https://www.facebook.com/buzzersafetyalarm/?ref=ts&fref=ts





Con un allungamento di 6,16 e 66 celle si posiziona al centro della classe C. Alta tecnologia, prestazioni eccezionali e carattere sportivo rendono il SIGMA 10 il miglior punto di partenza per epiche esperienze di cross country.

Performance di riferimento per la classe sportiva
Il SIGMA 10 si basa su una piattaforma tecnologica totalmente nuova, che lo differenzia completamente dai modelli precedenti. Il conseguente aumento di prestazioni è impressionante. L'XC Sportster sfrutta anche le più piccole ascendenze e in aria sconnessa la sua performance mostra ancora di più i miglioramenti! Queste sono esattamente le qualità che fanno un'eccellente ala di cross.

La nuova Sportività
Il nuovo profilo si distingue per la stabilità e la tenuta di linea che permettono un volo rilassato anche su lunghe distanze. La SIGMA 10 dimostra una maneggevolezza spettacolare, consentendo al pilota di sentire la sportività dell'ala. Questa combinazione garantisce il massimo divertimento in volo.

Le caratteristiche più moderne
Diagonali ottimizzate in termini di tensione e peso assicurano una perfetta trasmissione delle forze all'interno della vela, i miniribs garantiscono l'omogeneità del bordo di uscita. Il Sigma 10 è di costruzione leggera di qualità ADVANCE e pesa solo 4,9 kg nella taglia 25

Caratteristiche dello Stato dell'arte
3D Diamant Shaping introduce una nuova tecnologica. Un nuovo approccio al 3D Shaping ci ha consentito di migliorare le cuciture e gestire al meglio la distorsione del bordo d'attacco, in modo da produrre una superficie alare ancora più liscia e migliori prestazioni. Tensione e peso ottimizzato a centine diagonali per ottenere una distribuzione del carico perfetto all'interno dell'ala, Miniribs che contribuiscono ad un bordo di uscita liscio. L'ala è costruita con la tecnica ADVANCE qualità e leggerezza: la taglia 25 pesa solo 4,9 kg. La certificazione è stata ottenuta senza l'uso di folding lines.

Suddivisioni peso ottimale
Questo Sportster ADVANCE è ora disponibile in cinque taglie per offrire una scelta più concisa per abbinare il peso in volo. Quale taglia devo scegliere? La nuove gamma del peso in volo evita questa domanda scomoda per la maggior parte dei piloti. La maggioranza dei piloti vola in luoghi diversi con condizioni diverse, di conseguenza le esigenze individuali variano. Gli intervalli di peso senza soluzione di continuità forniscono la migliore scelta di dimensioni dell'ala per soddisfare il peso in volo di ogni pilota per le circostanze proprie del suo modo di volare.

Bello ed elegante
Ultimo ma non meno importante, la SIGMA 10 cattura lo sguardo con l'estetica distintiva ed elegante. Assieme al produttore di tessuto Porcher Sport, ADVANCE ha sviluppato un nuovo colore "Spectra Verde". Questo verde frizzante è esclusivo di ADVANCE e verrà introdotto sul SIGMA 10. In totale ci sono quattro combinazioni di colori moderni tra cui scegliere. Naturalmente, si gode con gli occhi prima ...

funeXtreme

Fun Extreme di Zucchi A. & C. Snc
Tel +390302420912-cell. +393355218656

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



FESTIVAL DEGLI AQUILONI

Cari Amici Aquilonisti,

siamo lieti anche quest'anno di presentarvi il Festival degli Aquiloni Ecoresort Le Sirenè Gallipoli, in programma nello splendido scenario della Riserva Naturalistica di Torre del Pizzo a Gallipoli (Lecce) il 12-13-14 Maggio 2017, sull'arenile dell'Ecoresort Le Sirenè – Caroli Hotels.

Nell'arco della manifestazione verranno effettuate dimostrazioni di aquiloni statici e acrobatici, nell'ambito del calendario di eventi Svieni a Gallipoli e Olimpiadi di Parco del Pizzo promosse da Caroli Hotels.

RIDUZIONI RAGAZZI, INFO E PRENOTAZIONI • +39 0833 202536 • booking@carolihotels.it



NOVA

ITALIA

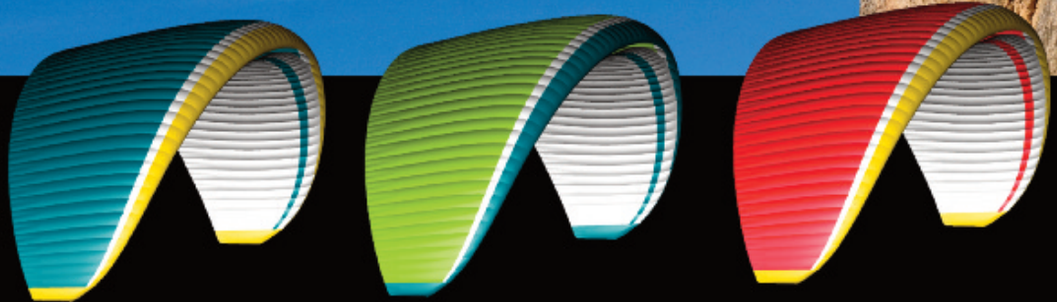
MENTOR 5

ENB - MACCHINA DA XC

AIRPARK DOLOMITI

CREATING SKY LEADERS

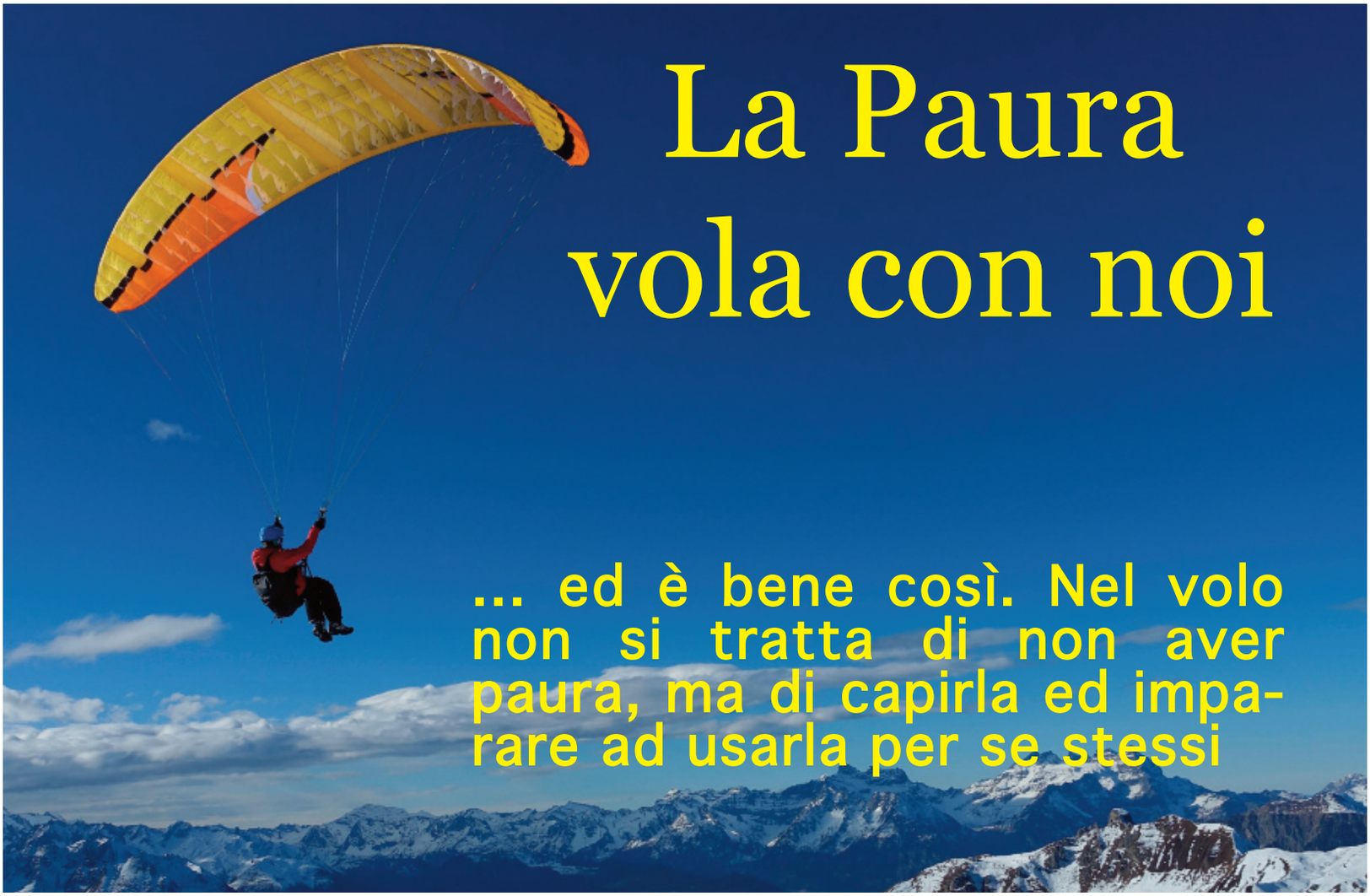




www.flynova.it

info@flynova.it

Tel.3442884599



La Paura vola con noi

... ed è bene così. Nel volo non si tratta di non aver paura, ma di capirla ed imparare ad usarla per se stessi

di Michael Nesler

traduzione di Ruben Malchneckt

È possibile imparare ad usare la paura? Può essere che la paura ci protegga, perché ci induce a non fare cose pericolose. Ma può anche essere che essa svolga un ruolo addirittura ancor più importante, diventando una fonte di crescita personale.

In aria, ci troviamo di fronte a tanti tipi di paure: la paura di cadere, di schiantarsi e fallire, di farsi male, di stare da soli, e poi abbiamo paura dell'ignoto e del nuovo. Una volta docollati, lasciamo dietro di noi la nostra area confortevole. Se facciamo degli errori, non possimo contare nell'aiuto di nessun altro, di nessuna assicurazione e di nessuna preghiera. Ciò è molto diverso dalla nostra vita normale a terra, che invece è controllata. Ovvio: a volte abbiamo paura di fallire nel lavoro, di essere in ritardo, di fare arrabbiare il proprio partner ma, amettiamolo, nella vita quotidiana raramente percepiamo la paura della morte. Quando si vola, invece, basta una chiusura, una turbolenza, un sito di atterraggio irraggiungibile, ed immeditamente ci sentiamo messi alle strette.

> ***«sarebbe stupido affrontare il volo pensando che il coraggio sia assenza di paura. Il volo non èmanacanza di paura ma capacitàdi affrontarla »***

La cosa folle di tutto ciò, è che questo è esattamente quello che stiamo cercando, consciamente o inconsciamente, durante il volo.

In questi momenti di ansia ci ricordiamo che viviamo, che dobbiamo prenderci le nostre responsabilitá, nonostante il paternalismo pervasivo in cui viviamo. Allora, perché demonizzare la paura? Essa è la via della libertà. Volare è un esercizzio per confrontarsi con essa. É il coraggio di affrontare le proprie paure.

Sarebbe stupido affrontare il volo pensando che il coraggio sia l'assenza di paura. Il volo non è mancanza di paura ma è la capaciatà di affrontarla: da dove viene la paura? E 'giustificata? Mi limita o diventa persino panico? Come posso controllarla?

Ogni situazione estrema che abbiamo vissuto ci rende piu forti e ci dà fiducia in noi stessi, se l'abbiamo affrontata con le giuste reazioni.

Ma cosa succede se la paura ci intralcia, o diventa panico? Lo stress pesa in maniera eccessiva, ci paralizza?

Probabilmente ci sono persone che, vuoi per tagioni genetiche, vuoi per la loro educazione o il loro modo di vivere, non sono in grado di affrontare le loro paure, oppure semplicemente non vogliono farlo. Per quanto possa suonare crudele, per la loro sicurezza queste persone non dovrebbero probabilmente nemmeno praticare il parapendio, ma cercare uno sport più sicuro per loro.

Non possono imparare a volare, come non tutti imparano il salto con gli sci o il balletto, senza mettere in pericolo se **stessi. Volare in Parapendio è uno sport in cui la persona mette in pericolo la propria vita,** anche se le associazioni, le scuole di volo e produttori cercano di farlo sembrare un ambiente accogliente, per la massa.

La paura è legittima, rimane a noi imparare a usarla e accettarla per la nostra crescita positiva.

Non dobbiamo vergognarci di avere paura, ma dovremmo piuttosto vergognarci di apparire agli altri come se non avessimo nessuna paura.

Il nostro quotidiano stile di vita ha una differenza fondamentale rispetto a quello delle persone che lottano quotidianamente per la sopravvivenza: spesso ci occupiamo del passato, cioè delle cose che sono successe a qualcun altro nel passato. Si tratta forse di una questione culturale, di incidenti, di ragioni che hanno condotto a smettere di volare, di cattive notizie. Il fatto è che quasi nessuno carica su YouTube o Facebook un suo bel volo tranquillo. Si deve invece rievocare, guardandola, l`azione che ha prodotto in noi la paura. Tutto il resto sarebbe noioso.

In aria, di conseguenza, può essere che anche una lieve turbolenza o qualsiasi altro fatto, ci porta a ricordare quelle memorie negative che quasi sempre non sono nemmeno esperienze personali, avvenute nel nostro passato. Infatti, piú abbiamo guardato incidenti su Vimeo e YouTube, più portiamo queste paure con noi stessi, quando siamo in aria.

Sentimento ed emozione.

Il primo strumento importante per imparare a trattare con l´ansia, è quello di verificare se la paura che sentiamo in un certo momento sia giustificata. Facciamo un esempio importante: mi trovo a ballare un pó mentre sono in aria aria e davanti a me si accende l'immagine di come la mia vela collassa, di come successivamente scendo in spirale picchiata, esattamente come mi è stato raccontato o come lo ho visto in un video. E' chiaro che questo modo d'essere non proviene affatto da una paura legittima, ma è solamente un'emozione causata da immaginazione.

«non dobbiamo verghognarci di avere paura,ma dovremmo piuttosto vergognarci di apparire agli altri come se non avessimo nessuna paura »

Le emozioni evocano sensazioni che sono fuori luogo rispetrto all'attuale situazione, ed ottengono il loro effetto solo dalla memoria: uno si immagina cosa potrebbe accadere - e si spaventa.

Le emozioni dirigono la nostra attenzione verso il passato e il futuro, lontano dal presente. Questo ostacola le nostre analisi e la capacità di agire, e rende la situazione realmente pericolosa. Per capire il vero motivo della nostra paura, dobbiamo invece concentrarci sul presente. Che cosa sta realmente accadendo adesso? Che cosa posso fare? È forse solo un' emozione?

Se il timore si crea da una situazione di rischio attuale, è vera paura. Essa ci protegge da decisioni sbagliate. Quando proviamo paura, non appena noi valutiamo, cioè ragioniamo, chiedendoci se si tratta di una semplice emozione oppure se la paura arriva perchè esiste un pericolo vero, tale ragionamento ha l'effetto di riportarci al presente e ci fa agire. Questo è il primo passo importante nel trattare con la paura.

Un esempio: Una planata, in realtà quasi noiosa. Si guarda la vela, il fascio o i moschettoni. Improvvisamente ci si ricorda, "ma c'era qualcosa con moschettoni rotti? Wow, se si rompe anche il mio adesso ... ". E subito abbiamo paura, sotto forma di un' emozione. Se si rompesse veramente, avremmo paura, un sentimento legittimo che ci porta ad estrarre l`emergenza.





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

Mantra.

La maggior parte dei piloti ha paura dell'altezza. Coloro che non l'hanno mai provata probabilmente non erano semplicemente abbastanza in alto. Anche qui ci è d'aiuto prestare attenzione alle emozioni e dirigere l'attenzione sul presente.

Tuttavia, ciò non è sempre così semplice: Mentre la mente dice che è tutto a posto, la paura, tuttavia, rimane. Questo accade probabilmente perché portiamo le nostre cosiddette paure primordiali con noi: esse sono uno stato che ha una giustificazione originale molto corretta, dal punto di vista evolutivo, ma in certe situazioni non sono più giustificate e diventano un ostacolo. I Neanderthal, infatti, non avevano nulla a che fare con il volo, che conosciamo solo da pochi decenni: non c'è stata nessuna ragione per evolvere in modo diverso il rapporto con il volo e, ovviamente, c'è stato troppo poco tempo per evolvere la paura di cadere e la paura dell'altezza dal punto di vista genetico.

In questo caso i "mantra" ci aiutano. Essi sono brevi ma chiare frasi con le quali siamo in grado di influenzare i nostri sentimenti. La maggior parte delle persone sottovaluta il mantra, pensano che siano solo fandonie. Ma la realtà è che il nostro pensiero cosciente e le emozioni sono comandati dalla voce, e che, di conseguenza, con la voce è possibile influenzarli fortemente: in questo modo i mantra funzionano davvero bene.

Un classico: "Altezza è sicurezza! ". Se lo ripetiamo un migliaio di volte, e magari ce lo incolliamo sul Vario ... alla fine produce l'effetto che fa sparire la paura della quota.

"Mi concentro sulla situazione, so so fare, lo ho gia fatto molte volte con successo," L'arte è di trovare il miglior mantra per te stesso e usarlo davvero.

L'immaginazione non conosce limiti, ma si deve essere consapevoli che la nostra mente subconscia non conosce la negazione, cioè non è influenzata positivamente da frasi formulate in modo negativo. Di conseguenza, i mantra vanno detti e ripetuti sempre in modo chiaro e positivo: Non va bene il mantra: "Non ho paura delle altezze" (perché contiene il "non"), ma piuttosto, è un bel mantra: "l'altezza è fantastica, che vista!"

Visualizza.

Molti piloti sono molto tesi prima del decollo, ed hanno paura. Spesso cercano di ignorala con qualsiasi attività come discutere, guardare con attenzione, giocare con lo strumento ed il cellulare. In questo caso sarebbe veramente d'aiuto sedersi in pace e visualizzare il decollo, spiritualmente. Per così dire guardare se stessi in un decollo perfetto. Questo ci catapulta di nuovo al presente, programmati nel nostro subconscio per il successo, per un decollo perfetto. L'effetto di questo modo visualizzare è quello di allontanare la nostra paura.

Ora più che mai!

Ci sono situazioni in cui la paura è giustificata, si è totalmente stressati, compresi tutti i sintomi fisici e mentali, appena in grado di agire e vicini al panico.

Per tali situazioni, v'è uno strumento potente a nostra disposizione: la rabbia!

"Cosa, vuoi stupida vela, mi vuoi far precipitare?" ... "Queste dovrebbero essere turbolenze? questo è tutto? ".

E' tempo di attaccare, di raccogliere la sfida e di combattere.

La cosa interessante è che questa rabbia positiva, questo genere di aggressione della situazione, in particolare, ha l'effetto che la mente mette a fuoco - ancora una volta - la nostra attenzione sul presente. Questo ci permetterà di agire. In questo caso, inoltre, si verificano effetti collaterali positivi come la dilatazione del tempo, l'osservare se stessi e l'incipit all'azione intuitiva.

Statistiche.

Un altro trucco per controllare le proprie paure è il gioco delle probabilità. È turbolento dopo la partenza, mas volo i primi dieci minuti senza una chiusura, in modo che la probabilità con ogni minuto aggiuntivo che rimanga ancora così è sempre più grande. Per logica, questo approccio dovrebbe rimuovere la paura nella stessa proporzione dell'aumentare i tempi di volo. È Semplice ma funziona!

Auto-inganno.

Attenzione, però, ai falsi modi di reprimere le proprie paure. Purtroppo, infatti, ci sono mezzi per affrontare la paura che vengono risolti in modo semplicistico: ad esempio, si crede al venditore, alla pubblicità, e si compra "la vela più sicura di tutti i tempi." Oppure si credi alle prove di volo, ai controlli di sicurezza o a qualsiasi chiacchierone che deve fare publicitá non pagata alla sua grande vela. In realtà, questo modo di auto-illuderci non funziona.

Particolarmente pericolosi si sono manifestati alcuni corsi SIV gestiti malamente. Tutte le manovre vengono svolte in una volta sola, il pilota viene lodato da parte del istruttore di volo (porta a maggiore senso di vittoria, perció più soldi). Un volta ritornati dal SIV si va a volare e si pensa di essere in grado di gestire tutto. L'immortalità non è però così facile da imparare perché ci vuole un esercizio molto sistematico di formazione continua e moltissima auto-riflessione.

Riassumendo.

La paura serve. Ci protegge, ci insegna. Il parapendio è il campo di allenamento ideale per la sperimentazione di emozioni e sentimenti. Tuttavia, non ci si dovrebbe sorprendere se le conoscenze acquisite portano anche a cambiamenti di personalità, compresi gli effetti collaterali indesiderati nel nostro ambiente sociale

S.icuri I.n V.olo
ASIMMETRICA



di Alessio Casolla

Prima di iniziare, ricordiamoci che tutti gli esercizi che prevedono di portare l'ala in assetti inusuali vanno eseguiti in un ambiente sicuro, su uno specchio d'acqua, con l'appoggio di un mezzo di recupero e salvagente. Un grosso vantaggio, soprattutto nei primi esercizi, si può avere anche dalla supervisione dall'esterno.

La chiusura asimmetrica è uno degli inconvenienti di volo più ricorrenti, è il sistema che la nostra ala ha per ammortizzare le turbolenze eccessive. Un pilotaggio attivo può ridurre sia la frequenza che l'ampiezza delle chiusure che possiamo subire, ma nonostante la nostra esperienza e le nostre capacità è inevitabile incappare in questo inconveniente. Una chiusura asimmetrica, anche di ampiezza importante, non è comunque un grosso problema nel momento in cui ci sappiamo comportare nel modo corretto. Capita spesso di sentire piloti che affermano come basti lasciar ruotare la vela dopo una chiusura, "tanto si riapre da sola", ma se non abbiamo abbastanza quota o se abbiamo il costone vicino? Inoltre con le ali di ultima generazione abbiamo visto che non sempre la reazione dopo una chiusura è quella che ci si aspetta.

Ci sono due errori in linea di massima che possiamo commettere quando subiamo una collasso asimmetrico: Il primo è quello di non controllare la direzione di volo e concentrarci esclusivamente sul voler riaprire la semiala chiusa, il secondo è quello di esagerare con la correzione con il comando esterno portando in stallo la semiala che ancora volava ed innescando una rotazione negativa. Tutte le vele sono testate riguardo al mantenimento della direzione di volo durante una chiusura trattenuta e devono permettere di avere una escursione minima del 50% della corsa reale del comando della semiala aperta senza arrivare al punto di stallo. Questo ci da la possibilità di avere un buon margine di controllo e ci permette di riportare o mantenere l'ala in volo rettilineo a patto di sapere esattamente come comportarci.

Ma cosa succede quando la nostra vela chiude?

Dopo un collasso asimmetrico la vela innesca una picchiata dovuta al repentino aumento del carico alare della semiala che rimane aperta ed una rotazione, che possono essere più o meno violente in relazione alla porzione di ala chiusa ed alla classe di omologazione.


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

Se disponiamo di molta quota non ci sono particolari problemi, abbiamo molto margine per reagire, ma se stiamo volando vicino al pendio dobbiamo avere una buona padronanza della vela e mantene¬re assolutamente il controllo della direzione.

I fattori che che influenzano la reazione della vela dopo la chiusura sono:

- la superficie collassata che ha perso portanza e non supporta più il carico del pilota

- **la porzione di bordo d'uscita chiuso**; non è l'ampiezza del collasso del bordo di attacco che determina la violenza dei movimenti ma quanto bordo di uscita è stato scaricato! La chiusura avviene nella quasi totalità dei casi con un angolo inferiore alla parallela della corda alare. Per esempio una chiusura del 70% del bordo d'attacco corrisponde solitamente ad un 50% del bordo d'uscita.(foto in basso) Chiusure inferiori al 50% del bordo d'uscita non presentano reazioni particolarmente dinamiche ed il cambio di direzione che si innesca è minimo.

Il collasso di una semiala implica lo svuotamento e la perdita di portanza della stessa, con un conseguente aumento repentino del carico alare sulla porzione di vela rimasta aperta. Inoltre la semiala sgonfia sviluppa una resistenza di forma molto alta;quindi abbiamo la metà vela aperta che prende velocità facendo perno sulla porzione di ala chiusa. Il movimento più importante da gestire e che può creare più problemi è la picchiata, in quanto se dovesse essere eccessiva può portare ad un collasso totale del bordo di attacco con una controchiusura e twist dovuto alla nostra inerzia nei movimenti.

> *«non è l'ampiezza del collasso che determina la violenza dei movimenti, ma quanto bordo di uscita è stato scaricato»*

Come nel volo normale, dove per controllare i movimenti di beccheggio utilizziamo i comandi, anche per bloccare o rallentare la presa di velocità dopo la chiusura utilizziamo il freno della semiala aperta. La porzione di vela che rimane aperta si sposta centrandosi sulla nostra verticale per effetto pendolo, le tensioni e la geometria del fascio cambiano, svergolamento e rastremazione tendono a far ruotare leggermente il sistema ala pilota.

L**a rotazione effettiva è da imputare all'altissima resistenza di forma** provocata dalla semiala floscia che, inoltre, non riesce più a sostenere il nostro peso facendoci scivolare all'interno, verso la direzione di rotazione. Per bloccare o rallentare la rotazione bisogna spostare il peso sulla semiala aperta, in modo che anche durante la riapertura il carico non vada sulla semiala ancora parzialmente chiusa. La soluzione migliore per mantenere questa posizione è aggrapparsi alla bretella e tirare con tutta la forza possibile in modo da avere il petto a contatto con la mano; questo è un buon riferimento per sapere che il nostro peso è caricato sulla semiala aperta che stiamo controllando **con il freno. Quindi per bloccare e limitare la reazione dell'ala dopo una chiusura i due passaggi sono: prima trazione del freno del lato aperto e poi spostamento del peso sul lato aperto.**

Questa è una spiegazione molto sintetica ma che da l'idea del perché dobbiamo reagire con una tecnica ben definita.

Ora che abbiamo visto quali sono i movimenti che si sviluppano e come fermarli possiamo trovare dei punti fissi che ci permettano di reagire nel minor tempo possibile. Il riferimento principale e più semplice da utilizzare che abbaimo è la bretella lungo la quale scorrere le mani con i nostri freni impugnati come facciamo normalmente. Non serve essere aggrappati alla bretella, basta sentire come ci si muove lasciando per esempio il pollice appoggiato. In questo modo avremo sempre il controllo di quanto comando andremo a trazionare; infatti è bene non basarsi più sulla pressione, …. (*continua*)



in quanto aumentando il carico alare della semiala aperta anche la pressione dei freni varia non dandoci più la sensazione corretta di quanto stiamo frenando. Inoltre scorrere sulla bretella ci permette di avere un punto fermo al quale aggrapparci per mantenere il peso sulla semiala in volo.

Una volta collassata l'ala andremo ad aggrapparci, con il comando in mano come si vola solitamente (io consiglio con mezzo giro di freno), al di sopra del moschettone di aggancio alla selletta, tirando poi con tutta la forza possibile. Sulle ali avanzate, dalla categoria EN B in su possiamo prendere come riferimento per aggrapparci un punto a metà tra il moschettone della selletta e lo 0% dei comandi, in quanto la corsa può risultare molto più limitata.

Una volta bloccata la picchiata iniziale si mantiene la posizione e si dosa la trazione sulla bretella per riuscire a rimanere nella direzione di volo; infatti mano a mano che la semiala collassata andrà a riaprirsi dovremo rilasciare lentamente, altrimenti ci trove¬remo a girare nella direzione opposta! Se la vela dovesse ritardare nella riapertura possiamo agire sul freno della semiala chiusa con delle pompate per aumentare l'angolo d'incidenza e l'entrata dell'aria; pompate decise anche finno al 50% della corsa effettiva del comando.

> *«la sequenza corretta è: collasso - bloccodellapicchiata - controllo delladirezione - riapertura - ripresa del volo»*

La sequenza corretta è: collasso - blocco della picchiata - controllo della direzione - riapertura - ripresa del volo.

Nel caso ritardassimo nella reazione e l'ala andasse in rotazione non dovremo fare altro che eseguire la sequenza comunque allo stesso modo. Nel preciso istante in cui andremo ad abbassare il comando e ad aggrapparci la vela rallenterà e smetterà di girare.

Spesso può capitare che dopo aver fermato la picchiata, nonostante l'ala sia ancora chiusa ed il peso neutro la rotazione sia verso il lato aperto; questo sta ad indicarci che abbiamo esagerato con la trazione del comando sul lato aperto e quindi possiamo prendere come riferimento un punto leggermente più alto dove fermarci con la mano nelle prove successive. **L'ideale è trovare un punto che poi ci permetta di "giocare"con il peso per poter far girare l'ala anche se chiusa** verso il lato aperto o il lato chiuso semplicemente spostando il peso.

Quando subiamo o simuliamo una chiusura asimmetrica è bene assumere una posizione di seduta che ci permetta di avere il massimo controllo del corpo, con le gambe sotto il sedere e non troppo sdraiati.





La posizione compatta inoltre ci aiuta ad evitare movimenti di imbardata del corpo dovuti all'inerzia,e a ridurre il rischio di twist. **Più siamo veloci e precisi a reagire e meno rischi avremo di un impatto con il terreno.** L'istintività e la precisione le possiamo allenare ripetendo la simulazione delle chiusure.

Prima di vedere come effettuare una corretta simulazione vediamo altre tecniche di gestione che vengono proposte da aluni piloti. Ovviamente ogni sistema può avere i sui pro e contro, sta a noi decidere quale possa essere la più efficace.

La prima tecnica è quella di non avere un punto ben definito dove portare la mano esterna per frenare, ma cercare la posizione corretta nel momento in cui si subisce la chiusura; è una tecnica che funziona molto bene perchè si utilizzerà solo la quantità di freno necessaria. Purtroppo però questa tecnica richiede molta più precisione e sensibilita; inoltre se la chiusura fosse davvero importante potremmo trovarci in posizioni molto scomposte dove non è facile capire quanto comando si sta tirando, e sopratutto se la reazione dovesse essere violenta spesso per istinto si tende ad aggrapparsi ad un punto che ci da carico, quindi al freno del lato aperto.

Questo movimento nella maggior parte dei casi tende ad essere eccessivo e a portare l'ala in stallo.

La seconda tecnica è quella di lasciarsi cadere con il peso all'interno della chiusura, in quanto secondo alcune idee togliendo carico alla semiala aperta questa perde energia. In effetti questo è vero, ma significa anche lasciar ruotare, seppur lentamente, l'ala; e questo non è positivo. Per questo motivo, come detto in precedenza, la sequenza corretta è prima frenare, poi spostare il peso.

> *« Inizialmente le chiusure accelerate possono incutere un certo timore per la velocitàsuperiore ma è importante suoperare questo preconcetto»*

SIMULAZIONE

L'esercizio prevede di provocare collassi di porzione di ala sempre maggiore fino a superare se possibile almeno il 50% del bordo d'uscita. Si effettua gradualmente, in modo da familiarizzare con la meccanica della reazione.

Come scritto sopra, il freno che andrà a controllare la semiala aperta va tenuto come si vola solitamente.

La chiusura si provoca aggrappandosi relativamente in alto a tutte le bretelle A di una semiala (poco sopra i maillon rapide,e facendo attenzione ad avere tutte le A compreso il cordino delle orecchie), con il palmo rivolto in avanti ed il pollice verso il basso. Io consiglio di utilizzare un dito, per esempio il mignolo, per tenere il comando in posizione e non rischiare che si sfili dalla mano durante l'esercizio, e le altre dita per afferrare le bretelle.

A questo punto per far chiudere la nostra vela andiamo a ruotare la mano verso il basso (come se volessimo spezzare il cordino) e a tirare le bretelle come se volessimo toccarci la gamba con la mano. Più veloce sarà il movimento e più grande sarà la chiusura.

Con le vele moderne non è facile effettuare una chiusura realistica, in quanto grazie ai nuovi profili, alla posizione delle A arretrata ed alle stecche inserite nelle centine la resistenza alla chiusura è molto maggiore e spesso bisogna effettuare qualche tentativo prima di arrivare al sistema corretto. **L'importante è non dare uno strattone violento ma velocizzare il movimento mano a mano che faremo i nostri esercizi.** Il peso deve rimanere neutrale, non dobbiamo aver spostato il peso prima che la vela sia chiusa, come anche non dobbiamo assolutamente buttarci con il peso all'interno per tirare le bretelle delle A. Si muove solamente il braccio con le nostre bretelle in mano. Una volta che il bordo di attacco collassa tratteniamo un istante le bretelle in modo che il vento relativo finisca il nostro "lavoro" e faccia chiudere e sgonfiare la semiala; se rilasciamo troppo presto la vela tende ad effettuare una specie di rimbalzo e ci darà uno strattone riaprendosi violentemente. Quindi senza nessun problema meglio trattenere un pò più a lungo le A piuttosto che rilasciarle troppo presto.

Nel frattempo, appena ci sentiremo cadere dal lato chiuso e avremo la sensazione che l'ala scappi avanti faremo il nostro controllo come visto sopra.

Una volta abituati alla dinamica della manovra sarà molto interessante effettuare delle chiusure trattenute, in modo da avere il tempo di capire come gestire le rotazioni e come dosare la trazione; l'esercizio è molto semplice, si esegue come sopra ma poi si mantengono le bretelle delle A abbassate. Una volta soddisfatti del nostro lavoro, ricordandoci che il nostro obbiettivo è volare diritti, basterà rilasciare le A e mantenere la direzione durante la riapertura. Per riuscire ad effettuare l'esercizio in modo corretto, il comando della semiala che andremo a chiudere va tenuto "nella maniglia" senza mezzo giro, in modo da poter tirare le A agendo in modo minimo sul bordo di uscita. Successivamente, se necessario(potrebbe esserlo con vele scuola), potremo andare ad attaccare lo stesso freno alla clip o alla calamita in modo da avere la mano libera e poter effettuare chiusure più ampie; comunque **con quasi tutte le vele si riesce ad eseguire bene l'esercizio senza dover lasciare il comando.**



Come per qualsiasi esercizio l'importante è allenarsi su entrambi i lati, iniziando prima dove ci sentiamo più a nostro agio ma passando poi anche al lato opposto.

Il passo successivo consiste nel ripetere la stessa manovra ma con l'acceleratore. Anche in questo caso meglio procedere gradualmente, prima al 50% di speed per poi spingere fino al 100%. Il sistema di gestione della reazione dopo la chiusura rimane invariato, il punto dove aggrapparsi non si sposta e la forza per bloccare la rotazione è sempre la stessa. **La differenza maggiore la possiamo trovare nei tempi di reazione dopo il collasso;** l'ala tende a reagire molto più velocemente. Ovviamente se non dovessimo controllarla la reazione sarebbe ben diversa, con una picchiata molto più marcata e violenta ed una rotazione maggiore; ma questo non ci riguarda in quanto a noi interessa imparare a controllare l'ala, non vedere come si comporterebbe da sola, questo meglio lasciarlo fare ai piloti collaudatori.

La tecnica per provocare la chiusura rimane la stessa, la forza richiesta è molto minore essendo ridotto l'angolo di incidenza. **Subito dopo il collasso si rilascia completamente lo speed e si trattengono trazionate per un istante le bretelle A,** solitamente almeno per un secondo. Spesso con le ali di ultima generazione rilasciando contemporaneamente speed e bretelle si ha una apertura esplosiva che provoca un rimbalzo del pilota verso la vela; non è un comportamento naturale, è indotto dalla forzatura con cui andiamo a provocare la chiusura, quindi per rendere più reale l'esercizio meglio trattenere le A fino a far svuotare completamente la semiala. In ogni caso come nell'esecuzione senza acceleratore, non appena si innesca la rotazione con conseguente caduta verso l'interno andremo a reagire e controllare l'ala.

Inizialmente le chiusure accelerate possono incutere un certo timore per la velocità superiore ma è importante superare questo preconcetto ed allenarsi anche su questa configurazione in quanto spesso voliamo a speed ed è più facile subire chiusure essendo in una situazione dove l'angolo di incidenza è già minore rispetto al volo non accelerato. Una volta rilasciato lo speed la tecnica di gestione è identica come per le chiusure non accelerate.

GIN



"Non esistono confini per chi ama esplorare..."

www.skyexplorers.it
email: info@skyexplorers.it
cell. 342-0339744

Explorer

MONTE AVENA

15th FAI PARAGLIDING WORLD CHAMPIONSHIP 2017 MONTE AVENA-ITALY

Mondiali di parapendio sempre più vicini: il nostro viaggio alla scoperta di questo evento continua con un intervista a

Stefano Claut

a cura di di Ketty Roman

Non v'è pilota competitore d'alto livello al mondo, sia esso di parapendio che di deltaplano, che non conosca Stefano Claut.

Il feltrino si è costruito la propria fama per essere uno dei migliori scorekepper al mondo. La sua esperienza ed autorevolezza sono una garanzia per l'organizzazione. Egli è l'uomo delle classifiche e dei regolamenti, una sorta di superarbitro tecnico, indispensabile per formare le classifiche. Per il suo ruolo, non sono necessarie solo capacità tecniche, ma anche relazionali.

L'appuntamento è dal 1 al 15 luglio, punto di riferimento il Monte Avena, 150 i piloti in gara, 47 le nazioni rappresentate (un record per un campionato mondiale) e una superficie di gara di 5.000 km quadrati che tocca punti decollo e atterraggio sparsi su tutto il Triveneto.

Ma come si fa a tenere sotto controllo le performance giornaliere di tutti? Come si stilano le classifiche, come si determina il vincitore? Ma soprattutto, noi appassionati, che strumenti abbiamo per seguire la gara?

Lo abbiamo chiesto a Stefano Claut, scorekeeper e responsabile di punteggi e classifiche di Monte Avena 2017, il primo mondiale italiano di parapendio.

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

La mia attività si svolge al momento su due fronti: quello di cura della parte amministrativa e burocratica relativa all'iscrizione dei piloti, i pagamenti, l'assistenza per la corretta comprensione del regolamento e così via, e quello di preparazione di tutte le soluzioni che consentiranno di tracciare le performance dei singoli piloti. A questo si aggiungono le



attività per rendere la competizione uno spettacolo accessibile al più ampio numero di appassionati, sia in loco, che a distanza. Ma procederei punto per punto, sorvolando sulla parte burocratica e concentrandoci invece su tutto quello che riguarderà la gara vera e propria.

Perfetto, parliamo quindi del tuo ruolo durante i giorni di gara, prima per la parte sportiva, parleremo poi di quella relativa all'intrattenimento

Tecnicamente sono definito scorekeeper, ovvero sono la persona responsabile dei punteggi e della stesura delle classifiche. Inoltre affianco il Direttore di Gara per verificare che nell'assegnazione del tema di gara giornaliero il regolamento sia rispettato e fornisco il supporto tecnologico necessario per verificare in tempo reale, una volta stabilita la task, dove verranno a trovarsi posizionati i cilindri di boa se in una valle, davanti o dietro ad una montagna e così via. In questo modo, prima che i piloti si alzino in volo, abbiamo una tracciato perfettamente calibrato sul percorso di gara del giorno, il che ci permette di individuare con chiarezza eventuali zone critiche, con grande vantaggio per la sicurezza e la dinamica di gara.

Interamente sotto la mia responsabilità invece tutta la parte legata alla registrazione della performance di gara di ogni singolo pilota, nonché la registrazione dei punteggi e il calcolo delle classifiche generali e giornaliere. Sono orgoglioso di poter dire che questo sarà il primo mondiale in cui tutto il processo di rilevamento giornaliero dei dati è automatizzato, proprio grazie ad una serie di migliorie che abbiamo messe a punto noi dalla squadra Monte Avena 2017.


Stefano Claut

Ho infatti seguito con attenzione l'evolvere della tecnologia legata al live tracking e, appena possibile, ho sfruttato il potenziamento dei dispositivi per fare in modo che, automaticamente, le tracce del pilota confluiscano nei software di gara, permettendo il conteggio di chilometri e tempi.

In questo modo, appena il pilota tocca terra noi abbiamo già tutti i dati necessari a determinare le classifiche, una conquista straordinaria se pensate che prima ciascun pilota doveva presentarsi in segreteria, collegare il suo dispositivo ad un pc e attendere che i dati venissero scaricati.

Ora invece, appena messi i piedi a terra sanno di potersi rilassare, non solo si risparmia tempo, ma si alza anche il ricordo dell'esperienza di gara che uno porta con sé. Sto lavorando al sistema dal 2014 ed è già stato utilizzato sia durante i Campionati Italiani 2015 organizzati da noi, sia durante il Guarnieri International Trophy del 2016, gestito da noi e valido come premondiale. Un sistema molto simile e' stato utilizzato poi anche gli ultimi Campionati Europei.

Come vi state organizzando per questo mondiale?

Come detto sopra, ci stiamo preparando da più di due anni e questa grande innovazione nei sistemi dei registrazione dei dati di gara è già una cosa di cui andiamo molto fieri. Pensate che un campione del calibro di Charles Cazaux , durante i campionati italiani 2015, validi come evento pre-Coppa del Mondo), dopo aver visto al lavoro il sistema che abbiamo messo a punto, ci ha detto:“ Avete portato il le gare di parapendio un passo avanti”. Ecco, queste sono soddisfazioni che ripagano di molta della fatica che quotidianamente facciamo.

Ma siamo così entusiasti che il mondiale sia per la prima volta italiano, che stiamo facendo davvero tutto il possibile per lasciare un segno, per fare in modo che quanta più gente partecipi a questo evento. Per la parte più vicina alle mie competenze posso dire che stiamo lavorando sodo per migliorare al massimo l'esperienza di gara dei piloti e ci stiamo impegnando molto per rendere “viva” la fruizione della gara, anche per chi resta a terra. Ci sono poi tante, tantissime iniziative dedicate ad accompagnatori, appassionati e famiglie, ma potete trovare tutte le info nel nostro sito www.monteavena2017.org.

Parli di rendere “viva” la fruizione della gara, cosa intendi?

Stiamo pensando sia a chi verrà a seguire l'evento direttamente negli spazi del nostro “quartier generale” in località Boscherai, ai piedi del Monte Avena (Feltre, BL), sia a chi ci seguirà dalle diverse parti del mondo. Ci siamo attrezzati per permettere di seguire tutte le task in diretta, grazie al supporto di sistemi 2D e 3D che permetteranno di vedere in tempo reale i movimenti dei piloti lungo il tracciato. Stiamo lavorando anche per riuscire ad avere delle immagini in diretta da telecamere in volo, da affiancare a quelle che arrivano dal live tracking dei piloti. Anche in questo caso si tratta di una soluzione mai introdotta prima, che aggiungerà senza dubbio suggestione ed emozione. Per chi raggiungerà al Boscherai abbiamo predisposto un maxi schermo 4x3 mt, che proietterà le varie immagini di gara corredate da commenti live che ci arriveranno direttamente da chi starà seguendo i piloti, una sorta di telecronaca che permetterà a tutti di farsi un'idea concreta della gara. Per chi invece vorrà seguirci da casa, la stessa diretta sarà a disposizione semplicemente collegandosi al nostro sito www.monteavena2017.org oppure in streaming dal nostro canale youtube MonteAvena2017.

Un bel supporto per tutti gli appassionati. Ma tornando agli aspetti tecnici, vale la pena forse ripassare alcune regole. In qualità di scorekeeper ti va di dirci come si calcola il punteggio giornaliero dei piloti?

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

Certo e per completezza partirei ricordando che nel cross country obiettivo di ogni pilota è arrivare in atterraggio coprendo il percorso tracciato dal Direttore di Gara, nel minor tempo possibile, aggirando tutti i punti boa indicati. Ricordiamoci che questo è uno sport in cui non è per niente scontato arrivare al punto di atterraggio concordato. Nel caso in cui un pilota fallisca l'arrivo a meta, si conteggiano i kilometri fatti all'interno del percorso.

Ciò detto, il punteggio individuale di task giornaliera viene determinato sulla base di 3 fattori:

•il tempo di chiusura del percorso

•i chilometri percorsi all'interno del tema di gara

•il punteggio legato al leading point (vedi box)

La somma dei punteggi determinati da ciascuno di questi tre fattori determina il punteggio di giornata e spesso, fino al momento dell'esposizione della classifica ufficiale, può essere difficile sapere chi è il pilota che si aggiudicherà la task. Coprire tutti i punti boa e arrivare primi a volte non è sufficiente per essere anche i vincitori di quel giorno.

Come viene determinato il vincitore?

Partiamo dicendo che le categorie premiate sono 3: maschile, femminile e squadre.

Per individuare il vincitore assoluto delle categorie maschile e femminile si procede sommando i punteggi individuali delle giornate di gara, corretti con fattore FTV.

La 'correzione' FTV (Fixed Total Validity) permette ogni pilota di utilizzare le proprie migliori task, scartando le proprie prestazioni peggiori: questo fattore di correzione incoraggia i piloti a competere sempre al massimo delle proprie possibilità anche nelle prove così dette di qualità bassa (che portano un punteggio minore al pilota). La correzione FTV considera la performance del pilota rispetto alla singola task.

Per stabilire invece il punteggio della squadra vincitrice si procede sommando le prestazioni dei 2 migliori piloti della squadra per ogni task

LEADING POINT o COEFFICIENTE DI LEADER:
è il coefficiente che tiene conto, all'interno della task affidata, per quanto tempo ogni singolo pilota ha fatto da traino (leader) al gruppo o per quanto tempo si è invece accodato. Quanto maggiore è il tempo passato in posizione di leader, tanto maggiore sarà il premio riconosciuto dal coefficiente. Aprire la via comporta l'assunzione di rischi maggiori e una maggiore incognita nel risultato e il cross country premia chi prende l'iniziativa.

Per il 15° Campionano Mondiale di Parapendio, Monte Avena 2017, la Francia schiererà 2 donne. La campionessa in carica Seiko Fukuoka Naville ha infatti deciso di difendere in solitaria il proprio titolo, mentre sarà la connazionale Laurie Genovese a rappresentare la quota rosa all'interno della squadra d'oltralpe. In questo modo la Francia non solo porta a due il numero delle donne in gara, fatto già di per sé insolito, ma schiera un totale di 6 piloti: la campionessa del mondo in carica e i 5 della squadra, di cui la Genovese diventa rappresentante femminile.





Nessuno stress, essere in piena fiducia, volare rilassati: uno splendido punto di arrivo o ... una infida trappola?

di Luca Basso (in memoria di Max Dall'Oglio)

Dopo quasi vent'anni di esperienza, in una situazione di volo ricca di pace interiore ed autocompiacimento, mi sono ritrovato per terra, fortunatamente illeso, a ripensare come avessi fatto, per la prima volta, ad arrivare al suolo precipitando per una ventina di metri.

La risposta è arrivata piuttosto facilmente: si chiama "**sindrome della complacency**", e merita di essere esaminata pere la sicurezza di tutti.

Noi piloti percepiamo lo stress come un "nemico", come quello stato d'animo che fa insorgere ansia e paura, che ci fa volare in modo disarmonico e che spesso ci fa commettere errori, anche gravi, avendoci sottratto l'opportuna lucidità e fluidità. Questo è senz'altro indiscutibile, perché un eccesso di stress comporta errori di valutazione, disfunzioni nel processo decisionale, rendimento drammaticamente basso delle nostre prestazioni mentali e della coordinazione motoria, incapacità di concentrazione ... con tutto quello che ne consegue.

Eppure ogni medaglia ha due facce. Lo stress, non è sempre negativo, anzi. Ha una funzione naturale importantissima, soprattutto nel volo, che è quella di attivare la nostra mente ed il nostro organismo, affinché noi possiamo efficacemente individuare, evitare e risolvere le situazioni di pericolo. E' scientificamente dimostrato che senza stress non riusciremmo affatto a raggiungere quello stato di positiva e necessaria vigilanza che ci porta a migliorare la nostra performance mentale, che è un fattore imprescindibile per volare in modo sicuro. Esiste dunque uno stress positivo, che deve sempre essere presente mentre voliamo. Questo stress positivo, noto come "eustress" (cioè "stress buono"), è una delle chiavi fondamentali dell'evoluzione dell'umanità: senza di esso la razza umana sarebbe estinta da millenni. Ma è anche alla base della sicurezza volo: senza di esso anche ciascun pilota "auto-estinguerebbe" in breve tempo. vediamo perché.

Fortunatamente, quando andiamo a volare ci "attiviamo" in modo spontaneo, senza doverci concentrare su questo fattore e senza dover premere alcun bottone per "accendere la nostra attenzione". Anzi, assai spesso i piloti soffrono di stress eccessivo e devono, al contrario, concentrarsi nel contenerlo, ricercando un maggior rilassamento. Ciò perché il volo, per l'essere umano, è una situazione innaturale e, dunque, comporta sempre una certa dose di automatico aumento dell'arousal (stato cognitivo-attentivo di vigilanza e di pronta reazione).

Ma non è sempre così. Può infatti accadere che andiamo a volare od affrontiamo alcune fasi del volo in modo eccessivamente rilassato, in uno stato di tranquillità, autocompiacimento e di comfort, che comporta la sottovalutazione delle situazioni di pericolo che, assai spesso, si accompagna ad una sopravvalutazione del nostro stato di sicurezza. Tutto ciò diminuisce l'attenzione, cioè la soglia di vigilanza, spesso in modo drammatico.

Quante volte abbiamo sentito dire, sin dalla scuola di volo, che è necessario mantenere sempre il cervello ben acceso. Personalmente mi risuona ancora in modo limpido la voce dell'indimenticato Max Dall'Oglio mentre mi urlava nel padiglione auricolare, in modo che mi si fissasse bene in mente: "cervello acceso ... sempre!"

Sembra facile, ma in determinate situazioni, od in determinati momenti, la nostra mente tende naturalmente a "spegnersi", a diminuire l'attenzione e disattivare la capacità di tenere sotto controllo la situazione, abbassando la guardia. Tale status compare quando la testa inizia a cullare se stessa in un normale, pacifico, senso di sicurezza, spesso quando è impegnata in operazioni facili, routinarie o dopo un periodo di forte impegno e lavoro mentale.

Dobbiamo essere consapevoli che la nostra mente è naturalmente pigra, nel senso che è portata ad economizzare al massimo la gestione del pensiero e delle emozioni. meno male: se così non fosse, ci preoccuperemmo per tutto e ben presto saremmo assaliti da un overdose di sensazioni ed emozioni che diverrebbero ingestibili e supererebbero la capacità del cervello stesso nel coordinarle.

> ***« in determinate situazioni o in determinati momenti, la nostra mente tende naturalmente a "spegnersi", a diminuire l'attenzione e a disattivare la capacità di tenere sotto controllo la situazione, abbasando la guardia»***

Ed è questa la ragione per la quale, se facciamo una qualsiasi cosa per la prima volta, siamo senz'altro molto attenti e coinvolti, se la facciamo per la centesima volta, rimaniamo comunque naturalmente abbastanza concentrati ... ma se facciamo quella stessa cosa migliaia di volte, tutto diventa automatico e, per non commettere errori e continuare a farla nel modo corretto, abbisognano di uno sforzo in più di concentrazione. La mente, come ho detto, tende a "rilassarsi" quando si eseguono operazioni routinarie o che ormai sono comunque acquisite come "cose normali". Ugualmente, tende a rilassarsi quando aumenta il nostro senso di sicurezza, e cioè quando iniziamo a percepire come banale un determinato compito, anche se un errore potrebbe costarci caro. Se ci sentiamo molto sicuri di noi stessi, e se contemporaneamente stiamo facendo qualcosa che abbiamo fatto moltissime volte, tendiamo a rilassarci ... a volte troppo.

Nel volo non è diverso. Situazioni che appaiono assai difficoltose e comportano un'altissima attivazione ed un elevato livello di difficoltà per un pilota alle prime armi, prima o poi diventano "normali" e vengono percepite come facili e prive di pericolo, o prive di problemi dal pilota più "esperto".

Ciò è semplicemente quello che è accaduto a me e che, prima o poi, tende a colpire chiunque, anche il più prudente tra i piloti, se egli non rimane costantemente consapevole che occorre mantenere sempre il cervello ben acceso. ".



Paradossalmente, più aumenta l'esperienza, più deve aumentare tale senso di consapevolezza.

Questo fenomeno, notissimo nella sicurezza volo (e nella sicurezza in genere a partire dalla pratica professionale medica, alla gestione delle centrali nucleari e così via) viene definito con l'espressione: "***sindrome della complacency***". Il pilota si "culla" , si crogiola si autocompiace, in un senso di sicurezza, abbassando la guardia (ciò avviene inconsapvolmente, la maggior parte delle volte: non è spavalderia, ma un inconscio senso di sicurezza). Purtroppo, a volte, tale senso di sicurezza è solo illusorio, è solo frutto dell'eccessivo rilassamento della mente. Questo status mentale è responsabile (o corresponsabile), percentualmente, di un vastissimo numero di incidenti

Nel caso del mio incidente si è trattato di una forma particolare di complacencey: la cosiddetta *complacency indotta dall'impegno*. Essa si presenta dopo un periodo più o meno lungo di forte attivazione, impegno ed aumento dell'arousal, **quando ormai le condizioni diventano più favorevoli e il cervello percepisce che ci si può iniziare a rilassare ... troppo!** Sino al momento di impostare l'atterraggio avevo compiuto un bel volo. Un volo non lungo ma molto impegnativo dal punto di vista del pilotaggio, uno di quei voli primaverili in cui si prendono botte da orbi e si deve lavorare parecchio per tenere la vela aperta. Ero piuttosto soddisfatto di me stesso e mi sentivo appagato d'essermi spinto ben oltre la maggior parte dei piloti del mio club. la "battaglia" con le condizioni forti, oltre ad avermi fatto alquanto divertire, mi ha ridonato una sensazione di appagamento totale, mentre volavo da solo in mezzo alle mie montagne, in quota, con lo sguardo che spaziava verso l'intero arco dolomitico, dalle Pale di San Martino sino al gruppo del Brenta. Nessun dubbio: in quello stato il mio arousal era senz'altro perfettamente attivo e, di conseguenza, la risposta fisica e mentale, in termini di pilotaggio, è stata eccellente. Ero, in altri termini, in quella condizione di perfetta situational awareness (ne parleremo in un futuro articolo) che rende il pilota sicuro in volo, consapevole di ciò che accade dentro e fuori di sé e padrone della situazione.

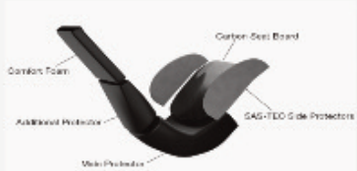
Poi, finalmente, il ritorno al solito notissimo atterraggio "di casa" con una lunga planata di 6-7 chilometri in condizioni quasi pacifiche: la giusta gratificazione dopo un bel po' di "lavoro", la "calma dopo la tempesta". Ed è proprio durante questo planatone che è subentrato il relax traditore. **Mai terminare il volo se prima non si hanno i piedi ben saldi a terra a lato campo, con la vela dentro la sacca!**

Di pari passo al calo dell'attivazione, diminuiscono anche l'attenzione e la capacità di valutazione. Sono rilassato, assolutamente tranquillo e fiducioso in me stesso. Nella mia testa "il peggio è passato", la mia mente si congratula con se stessa dicendosi che sono stato bravo. Inizio ad abbassarmi per atterrare nel solito posto (l'ho fatto centinaia di volte), ho piena fiducia nella mia vela che conosco da un paio d'anni. **Tutto bene, tutto perfetto, tutto scontato ... ed invece**, sono bastati pochi attimi per ritrovarmi per terra, combattuto se saltare di felicità per la botta fortuna d'essere illeso, per la capacità di essere riuscito a recuperare al massimo una situazione potenzialmente disastrosa o se disperarmi per l'immane stupidaggine combinata.

Sarete curiosi di sapere la dinamica, ma essa non è importante, è solo il risultato conseguente alla "madre di tutte le sciocchezze". Ciò che conta è che quando subentra la complacancy, può accadere di tutto: il pilota, anche esperto, finisce per combinare la stupidaggine che potrebbe costargli carissima. Mi è andata bene: la lezione, per fortuna, mi è costata pochissimo, anzi è stata quasi gratis. Ma si tratta di una lezione fondamentale sulla quale tutti i piloti dovrebbero meditare e ricordare costantemente: **mai prendere il volo, o una parte di esso, con troppo rilassamento e zero stress.**

Se volete ricordarvi in modo grandioso di Max dall'Oglio, a cinque anni dalla sua scomparsa, fatelo come lui avrebbe voluto, facendo tesoro dei suoi consigli: "cervello acceso ... sempre"! In questo modo Max accompagnerà i nostri voli come nostro angelo custode.


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 Respiro dei Cumuli

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



LA TERMICA



di Damiano Zanocco

Parlare di Cumuli per comprendere il settore sottostante delle termiche che li originano, presume a sua volta l'analisi della corrente termica e di tutti i fattori che la determinano.

DEFINIZIONE

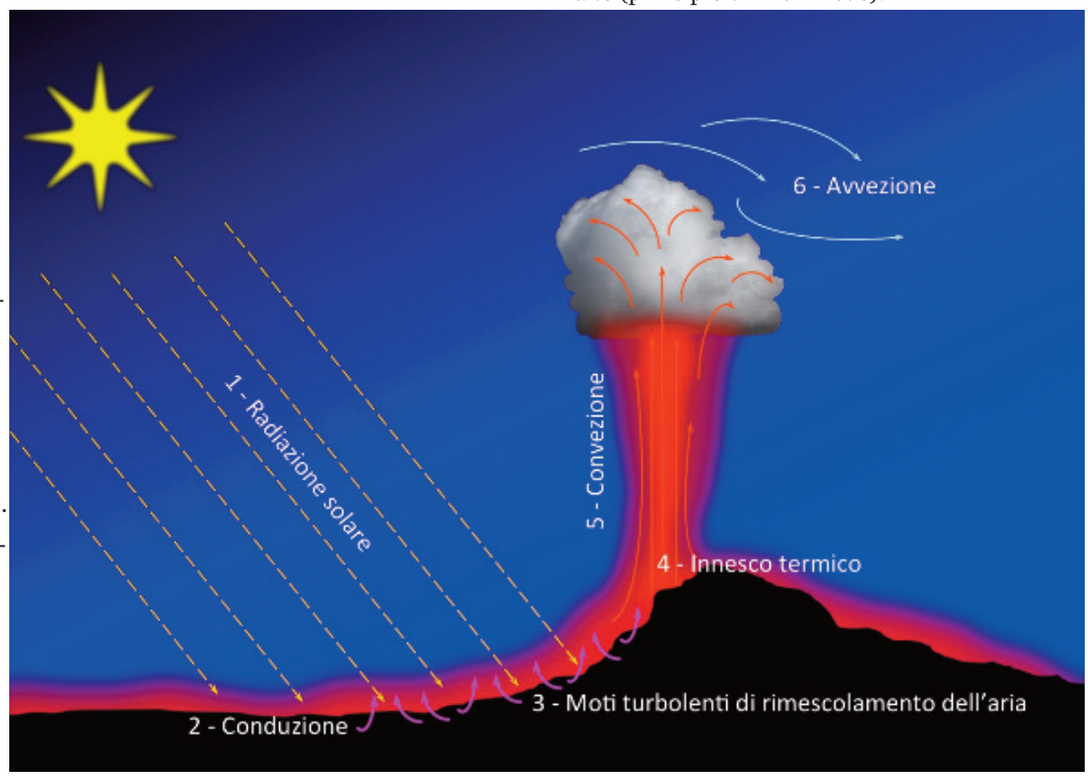
La termica è una corrente d'aria ascensionale che si origina normalmente dagli strati d'aria surriscaldati prossimi al suolo.

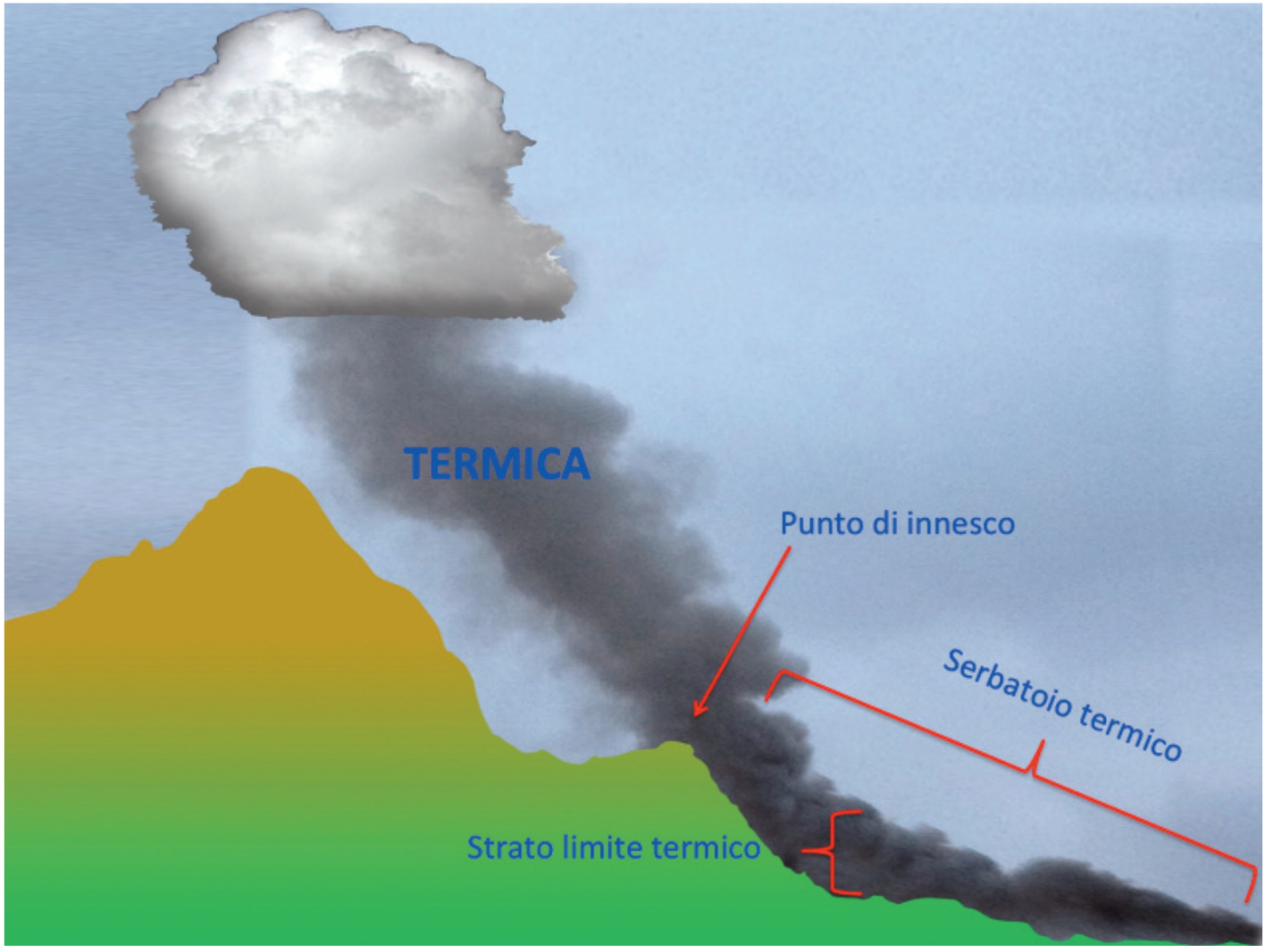
COME SI FORMA

Quasi il 90% della radiazione solare che attraversa la troposfera (i primi 8-15 km di atmosfera), in una limpida giornata priva di nubi, raggiunge il suolo. Ciò significa che l'aria è un fluido piuttosto trasparente ai raggi solari e la parte bassa dell'atmosfera non è direttamente riscaldata dal sole. All'opposto, il suolo estingue buona parte della radiazione solare trasformandola in calore e conseguente aumento di temperatura (figura a destra).

Per conduzione la superficie terrestre trasmette rapidamente parte di questo calore all'aria situata immediatamente sopra, originando un cuscinetto fortemente surriscaldato dello spessore di pochi centimetri. Il forte divario di temperatura di questo strato basale determina l'innesco di effimeri ma efficaci moti micro turbolenti convettivi che rimescolano l'aria a contatto con il terreno. Il classico tremolio che si vede sopra l'asfalto o i prati asciutti in giornate molto assolate è un effetto di distorsione ottica causato da questo intenso rimescolamento di "particelle" d'aria a temperature differenti. Se ciò non accadesse, i primi centimetri d'aria nelle giornate estive raggiungerebbero temperature insopportabili. Questo processo di diffusione del calore forma un cuscinetto lievemente surriscaldato dello spessore di qualche metro.

Un gas che si riscalda si espande e diventa più leggero del gas che gli sta attorno e sopra, subendo una spinta verso l'alto (principio di Archimede).





L'aria calda pertanto dovrebbe immediatamente sollevarsi, originando dei blandi ma diffusi moti convettivi.

Grazie alla viscosità questo strato d'aria rimane appiccicato alla superficie terrestre, con graduale accumulo di calore.

La presenza di moti turbolenti su scala più ampia, ma sempre prossimi al suolo, diluiscono ulteriormente l'aria surriscaldata, ma al contempo né aumentato lo spessore fino a occupare uno strato di alcune decine di metri, definito "strato limite termico". Si forma così un cospicuo volume d'aria appena surriscaldata, il serbatoio termico, localizzato sopra una determinata superficie terrestre che le ha trasmesso il calore, definita area di alimentazione termica (figura 2).

A questo punto l'equilibrio che ha mantenuto l'aria letteralmente invischiata al suolo, in contrasto con la spinta di galleggiamento, potrebbe rompersi sotto l'influenza di fattori favorevoli al "distacco" dalla superficie terrestre della massa d'aria surriscaldata. Questi fattori sono definiti inneschi termici.

Il distacco può avvenire anche spontaneamente se il divario di temperatura tra lo strato limite termico e l'aria soprastante supera i 3,4° C definito gradiente isosterico.

La massa d'aria surriscaldata, non più trattenuta dalle forze di attrito viscoso, si svincola dal suolo iniziando una corsa verso l'alto trascinando con sé altra aria circostante, più o meno surriscaldata, dei bassi strati. E' nata così una corrente termica che si propagherà verso l'alto fintanto che la sua temperatura non avrà eguagliato quella dell'aria circostante.

La quota raggiunta, il modo in cui sale, la forma, le dimensioni, la velocità, la ciclicità, la turbolenza, se e a che quota origina il Cumulo e le altre numerose caratteristiche di una termica dipendono da una miriade di fattori. Alcuni di questi sono quasi costanti o determinati, altri sono fattori variabili nel tempo e nello spazio.

Le variabili cardinali delle correnti termiche sono quattro: il gradiente termico verticale, l'umidità dell'aria, l'insolazione e il vento.

Fattori semivariabili o determinati sono l'orografia e l'altitudine del terreno, il ciclo stagionale, la viscosità e la densità dell'aria, gli inneschi e i serbatoi termici che a loro volta dipendono dalla tipologia, colorazione, orografia e altitudine della superficie terrestre.

Tutti questi fattori, combinandosi con gli elementi intrinseci della termica (il gradiente termico adiabatico secco e saturo e le isoigrometriche) danno origine a una moltitudine di situazioni termiche.

E' incredibile come volando nella medesima località per anni, si incontrino condizioni aerologiche sempre differenti, spesso simili, ma mai identiche. Questo è uno degli aspetti più affascinanti del volo in termica.

Nel prossimo numero parleremo di come sale una termica.

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

Regol... ...azioni



Regolazioni ed attrezzatura ...iniziamo a volare

di Fabrizio Bedana

Il primo avvicinamento al paramotore, anche da parte di piloti di parapendio più o meno esperti, può donare la falsa illusione della relativa poca importanza della regolazione dello stesso. Alla prova dei fatti, invece, la capacità di regolare in modo perfetto la selletta e i punti di aggancio può costituire una notevole differenza per il pilota, sia in termini di comodità che di sicurezza, oltre ad agevolare notevolmente le manovre, soprattutto in decollo.

DISTANZIALI E REGOLAZIONI Per prima cosa va detto che esistono diversi tipi di distanziali, con differenti modalità di aggancio delle bretelle, e tutti presentano caratteristiche particolari che possono più o meno soddisfare l'utilizzatore; i tre tipi più diffusi sono: il basso basculante, con o senza fondo corsa; alto fisso; intermedio basculante a collo di cigno, con una miriade di varianti sul tema.

Il basso basculante, soprattutto in assenza di fondo corsa, offre la migliore possibilità di "sentire" la vela nei suoi movimenti, quasi come se si fosse seduti in una selletta da volo libero, comunicando molto i suoi movimenti all'accorto pilota che, perciò, necessita di una particolare ed elevata sensibilità nell'utilizzo dei comandi. Al contrario, l'attacco alto a basculante fisso, con o senza scorrimento della bretella dello spallaccio, è quello con il quale si comunica meno – o per nulla – con la propria vela, offrendo perciò una maggiore sensazione di "stabilità" al suo pilota; per questo motivo viene preferito dai neofiti, ai quali, però, offre poche possibilità di progressione nelle tecniche di volo, soprattutto con le moderne vele reflex.

L'attacco intermedio a collo di cigno è stato presentato da alcune aziende negli ultimi anni, dopo aver testato diversi soluzioni, ed è quello, a mio parere, con il miglior rapporto vantaggi\controindicazioni. Il punto di aggancio, posto ad un'altezza intermedia, permette una migliore regolazione dell'angolo di assetto e un buon compromesso al fine della sensibilità nel percepire i messaggi trasmessi dalla nostra vela;

d'altra parte, però, una poco pronunciata curva sotto le braccia può impedire parzialmente il movimento verso il basso delle braccia del pilota, costringendolo ad una posizione non troppo comoda. Infine tutti i sistemi di aggancio devono prevedere la possibilità di essere regolati in funzione dell'ammortizzamento della coppia dell'elica, sia ai fini della sicurezza che del confort e della facilità di gestione in volo, e anche per questo aspetto la scelta vincente è quella per gli intermedi a collo di cigno. Possiamo quindi affermare che sia la scelta del tipo di attacco e distanziale, sia la loro perfetta ed adeguata regolazione, devono essere eseguiti sotto la supervisione di un esperto, per non vanificare le aspettative dell'incauto pilota o, spesso, essere addirittura causa di inconvenienti in volo.

INIZIAMO A VOLARE Dopo aver correttamente effettuato tali importantissime regolazioni, il pilota sarà pronto a cimentarsi nei primi tentativi di decollo. Inutile ricordare che qualsiasi attività di volo, per Legge, deve essere svolta esclusivamente in presenza di certificazione dell'apparecchio, polizza assicurativa coi previsti massimali, marche esposte sulla vela, abilitazione per classe e tipo; inoltre è specificatamente vietata qualunque attività addestrativa svolta al di fuori di scuole certificate e che il pilota autodidatta non può essere mai da queste ultime riconosciuto. La metodologia da applicare fin dal momento del montaggio del paramotore, quella per il corretto comportamento da tenere ai fini della sicurezza volo, fino agli indispensabili consigli per la gestione delle modalità di decollo, per rendere il tutto più semplice e sicuro, fanno parte del patrimonio didattico di un istruttore qualificato, a cui è quindi indispensabile rivolgersi fin dal primo momento. Atteggiamenti sottovalutativi in questo senso sono forieri di certe conseguenze negative in termini economici – leggi sicure rotture dell'attrezzatura, magari già faticosamente acquistata – quando non, ancor peggio, di natura fisica. Se si investono pochi soldini in un'adeguata formazione di sicuro non si risparmia, perché spesso ammontano a molto meno di quelli necessari alle riparazioni conseguenti alla suddetta sottovalutazione. Quindi, iscritti alla scuola più vicina e soddisfatti i requisiti di cui sopra, ci presenteremo al campo volo per iniziare la nostra attività di volo. Normalmente in paramotore si vola in condimeteo tranquille, spesso in totale assenza di vento. Perciò la vela va stesa e posizionata in modo diverso dal volo libero, per agevolarne la salita e non faticare troppo. I fasci, stesi a terra, devono assumere una particolare posizione, affinchè il pilota possa prendere una maggiore rincorsa. Il metodo di aggancio alle bretelle, i controlli prevolo, la posizione del corpo e delle mani in gonfiaggio e durante la corsa di decollo, sono, per evidenti motivi di natura ergonomica, diversi dal decollo in pendio; una scorretta applicazione delle necessarie tecniche costituisce causa certa di una maggiore difficoltà di apprendimento e di abbassamento del livello della sicurezza. Se abbiamo eseguito nel modo corretto tutto quanto è necessario, invece, ci troveremo in volo in pochi passi, avendo così modo di esplorare cieli e paesaggi che ci sono stati fin'ora negati dal volo in parapendio, come le spiagge, i boschi e i prati delle pianure, il volo radente in aree aperte (anche se vietato dalle norme europee è una delle più affascinanti attrattive del nostro velivolo, difficile rinunciarvi!). Il volo in paramotore offre moltissime e diverse possibilità al suo pilota: c'è chi lo utilizza per termicare in pianura, chi si accontenta del girocampo alla sera dopo il lavoro, chi si cimenta nell'acro e chi impara a compiere vere e proprie navigazioni, anche di diverse decine o centinaia di kilometri. Ma questo sarà l'argomento del prossimo articolo!

> ***« se si investono pochi soldini in un'adeguata formazione di sicuro non si risparmia, perchè spesso poi atteggiamenti sottovalutativi di questo tipo sono forieri di sicure rotture dell'attrezzatura, con conseguente onereoso dispendio economico »***



IL BUONO IL BRUTTO IL CATTIVO



di Dennis Pagen ©2017

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

Le termiche hanno dimensioni, forme e gusti diversi. Il pilota esperto ne impara a conoscere a centinaia, tutte nuove, nel corso di una sola stagione, a migliaia nel corso della sua carriera. Ognuna è diversa dall'altra, come lo sono le stelle, come i fiocchi di neve. Parte del divertimento di "volarle" è quella di intuire ed immaginare come sia fatta ognuna di loro. Dopo anni di volo, la maggior parte delle termiche nella nostra memoria si trasforma in una sorta di turbinio di giri rotanti che, gli ottimisti ricordano con l'immagine di grandi guadagni di quota, ed ai pessimisti lasciano l'impressione di aver perduto opportunità.

Eppure, nella mia esperienza, rimangono ben vive nei ricordi alcune termiche che sono memorabili, in quanto sono allo stesso tempo così favolose, così vigorose oppure così cattive che rimangono impresse nel più profondo dei mei ricordi, avvitate nel profondo ella mia mente, o rivitalizzate nel mio personale file della paura. Il Buono , il Brutto ed il Cattivo!

come la maggior parte dei piloti, posseggo moltissimi ricordi di queste termiche speciali nella banca dati della mia mente. Ho pensato che ora, in questa nuova stagione di voli che ha avuto inizio, fosse il caso di rinfrescare alcune esperienze nella speranza di intrattenere e illuminare il lettore.

Ci sono lezioni da imparare in quasi tutte le termiche. Personalmente vi porto queste esperienze che ho appreso e, forse, con questo mio stimolo, anche voi potrete rievocare le vostre.

IL BUONO

> ***« le termiche: ognuna è diversa dall'altra, come le stelle, come i fiocchi di neve »***

Mi piace declamare le termiche "buone" con la definizione di "termica accogliente", perchè esse sono come un amico che si ferma per accorrere a darti un aiuto. Qualche volta arrivano per aiutarti ad uscire da una situazione confusa, rialzano anche il tuo umore e ti aiutano ad andare avanti. La prima termica amica di cui conservo un ricordo è forse anche la più bella da raccontare. Stavo volando in una gara di deltaplano, nei tardi anni 90 a Dinosaur, in Colorado. La task consisteva in una lunga rotta verso sud est lungo una landa completamente desolata ed abbandonata. Avremmo dovuto volare in gruppo, perché quanti più si è, meglio è per la sicurezza e per trovare ascendenza: cooperazione per guadagnare quota. Quanto più ognuno diventa una "sonda" in aria per gli altri, quanto più aumentano le possibilità per tutti. Ero perfettamente consapevole di questa strategia ma, per qualche insondabile ragione, mi sono ritrovato a volare completamente da solo, sempre più basso, in una desolata landa da dinosauri. Per "basso" intendo circa duecento metri dalla terra piatta laggiù in fondo.

Ho raspato nel debole nulla, sino a quando sono andato alla deriva sottovento ad una parete di roccia alta circa centocinquanta metri. Non ho trovato sufficiente ascendenza, ma ho fatto qualche passaggio sperando in un segno dal cielo (o anche in terra - un segno qualunque). Come per magia, un'aquila reale ha spiccato il volo da un posatoio sulla roccia e si è diretta dritta verso il core di una termica. Non appena ho notato che iniziava ovviamente a salire, mi sono fiondato nella sua direzione e sono entrato in termica alla stessa altezza.

Siamo saliti assieme, quasi sfiorandoci con le estremità alari, con un ascensore verticale di mille metri.



L'aquila avrebbe potuto salire più velocemente, di questo non ho dubbio, ma ha scelto di rimanere con me fino in cima. Lassù lei ha virato per andare chissà dove (forse in paradiso, da dove è arrivata), mentre io ho puntato dritto il goal. Ho ripensato spesso a quell'esperienza da sogno. E' una cosa che forse può capitare una sola volta nella vita.

La cosa principale che ho imparato da quell'evento è di non mollare mai, sino a quando non si hanno le gambe a terra, ma anche di considerare che a volte le termiche migliori possono essere fuori dal costone. Cerco sempre di fare molta attenzione a tutti i segnali. E cerco anche di vivere sempre nella consapevolezza di quanto possono essere straordinari certi momenti nei quali noi ci impersonifichiamo negli uccelli.

Un altro salvataggio fortunato mi è accaduto in Florida. Eravamo in circa una ventina a cercare in un settore con condizioni molto deboli. Ci siamo sparpagliati per coprire quanto più spazio possibile e sentire qualche segno di ascendenza. Nulla lasciava presagire aria buona. Uno ad uno i piloti hanno iniziato ad atterrare. Sembrava come se tutto il gruppo fosse spolverato via dal cielo. Fu allora, quando oramai eravamo a meno di duecento metri da terra, che iniziarono a comparire alcune bolle beffarde. Ci siamo immediatamente riuniti tra noi, sei od otto piloti sopravvissuti, ed abbiamo collaborato per salvarci miracolosamente. Un po' alla volta le bolle si sono trasformate in un costante +0.5 e quindi + 1m/s fino ad essere pacificamente trascinati alla salvezza. Solo allora Manfred Ruhmer arrivò nella nostra area. E' partito ad uno start successivo e stava procedendo al suo solito tranquillo fulmineo ritmo.

> ***« non mollare** mai, sino a quando si hanno le gambe a terra ... le termiche migliori possono essere fuori dal costone»*

Ho pensato: "Bene, abbiamo acquisito un compagno molto veloce". Ma egli, contrariamente a ciò che avrei scommesso, non si è fermato nella nostra termica, anche se era basso a poco più di trecento metri da terra. Ci ha passati e si è messo ad esplorare in giro con la sua solita inimitabile classe. L'ho osservato come un falco, mentre continuavo a girare . Dopo un po' di ricerca, Manfred ha incontrato una termica da urlo ad un centinaio di metri da noi. Uno ad uno ci si siamo portati in quell'area ed abbiamo trovato la termica giusta. Ma, naturalmente, nel tempo che abbiamo impiegato ad arrivare in cima, Manfred se n'era già andato da un po'. Quel giorno, manco a dirlo, ha vinto.

Ho voluto esplorare nella sua mente e nel pomeriggio gli ho chiesto cosa gli fosse passato per la testa quando ha ignorato la termica, pur essendo così basso. Ha semplicemente risposto che noi gli avevamo mostrato come fosse la nostra termica e, siccome aveva incontrato sempre ascendenze migliori, valeva la pena esplorare meglio.



Ovviamente ha trovato un core molto migliore di quello che avrebbe trovato accodandosi a noi. La sua fiducia in se stesso lo ha convinto che quella situazione si sarebbe potuta sfruttare meglio e che comunque avrebbe potuto successivamente ritornare nella nostra termica e massimizzare la salita al meglio. Nessun dubbio che ci sarebbe riuscito.

Ciò che ho imparato da quell'esperienza è che, quando si incontra la termica della salvezza, essa non è necessariamente l'unica termica in quell'area. Spesso un'area con bolle avrà vari "core" di ascendenza ed il primo in cui entriamo potrebbe non essere il migliore. Ma ci vuole un coraggio di ferro a mollare la debolissima ascendenza quando tutt'attorno piovono vele a terra.

I salvataggi a bassa quota danno sempre un'incredibile soddisfazione ed io sono convinto che quasi tutti i piloti hanno condiviso tale felicità. Un giorno ad una gara ad Albaquerque, in New Mexico, ero dietro la Sandia Mountain ed avevo disperatamente bisogno di salire.

C'erano altri delta sopra di me, io ero basso, ma non mi erano d'aiuto perché erano anch'essi impantanati della desolazione della discendenza. La discendenza in cui sguazzavo divenne sempre più marcata, sino a che iniziai a cercarmi un atterraggio. Come in un incantesimo,

> ***« quando si incontra la termica della salvezza, essa non è necessariamente l'unica termica di quell'area. Spesso un'area con bolle avrà vari "core" di ascendenza ed il primo in cui entriamo potrebbe non essere il migliore»***

iniziai a sentire che la discendenza pian piano diminuiva fino a trasformarsi in una sorta di gorgoglio in sollevamento. Immediatamente dopo, sono entrato un una solida termica di cinque metri al secondo, che mi ha portato sino ad oltre cinquemila metri, al limite legale di quota per il volo libero. Quella è stata sicuramente la termica che in tutta la mia vita mi ha accompagnato più in alto. Ho ri-imparato una lezione cui ho pensato molte volte: non è finita sino a che è finita! Cosa più importante: centrare la termica e rimanerci ben dentro è la chiave per profittare al massimo di ogni ascendenza.

Un paio d'anni fa mi trovavo in un sito chiamato Hyner View, ed era un week end piuttosto debole. Mi sono preparato ed ero determinato, come tutti, a volare il più possibile, ma la situazione era quella nella quale l'unica possibilità è di prolungare al massimo la scivolata inevitabile a terra. Infatti non accadde sostanzialmente nulla, immersi come eravamo nella caldissima aria stabile. Ad una quarantina di metri dall'atterraggio ho percepito una sorta di ascendenza. Ho iniziato a girare cercando di focalizzarmi nel mantenere il massimo della galleggiabilità possibile. Fui sorpreso nel percepire che, invece, quella termica iniziò a sostenermi.

La bolla iniziò a crescere, portandomi su di una ventina di metri, quindi a diventare più debole, riportandomi alla stessa altezza. munque dare sensazioni magiche. La convergenza aiuta a formare le termiche, e porta sempre la propria ricompensa. Una volta sono stato a volare al monte Kitheron, in Grecia. La brezza di mare proveniva da entrambi i lati della penisola e si incontrava in un'area sopra Tebe. I due flussi avevano umidità differente tra loro e, dunque, quando si incontrano e salgono in ascendenza termica, la base cumulo di ciascuna massa d'aria si forma ad altezze diverse, anche se una accanto all'altra. ero nella massa d'aria più asciutta e ho colto l'opportunità di salire a base cumulo, circa 300 metri sopra l'altra base formata dalla massa d'aria più umida. Una volta giunto vicino alla base più alta, ho deciso di andare ad ovest attraversando la torre del cumulo che mi era accanto (no, non lo avrei fatto in altre parti del mondo, dove invece è illegale volare in cumulo). Si è trattato di uno strano posto incantato dentro quella nuvola disorientante, ma mentre stavo iniziando a dubitare della mia scelta, sono stato sputato fuori dall'altra parte e mi sono trovato nell'aria limpida, alto sopra il luogo nel quale i greci hanno combattuto contro i

« la convergenza aiuta a formare le termiche e porta sempre la propria ricompensa.»

persiani ed hanno salvato la loro civiltà. Ho imparato a non prendere alla leggera il volo in nube ed a salvare la mia, di civiltà.

Ero in competizione a Castajon de Sos (Castello di primavera, in Spagna). E' tipico di quelle zona alta nei Pirenei, che il flusso da nord inizi a soffiare nel primo pomeriggio, mentre il decollo ancora si affaccia verso sud. Ero un po' in ritardo ed ho dovuto andare contro il vento da nord per raggiungere la prima boa. Il gruppo di testa era ben distante, miglia avanti. Dopo aver aggirato la boa mi sono diretto verso sud, assieme ad altri due compagni di volo. siamo passati sopra la valle ed abbiamo inaspettatamente trovato una bella termica. Dopo un paio di giri, ho intercettato una forte, pacifica ed ampia ascendenza. Una nuvola si è formata sulla nostra testa e non si sentiva alcuno scarroccio. Ho capito che eravamo nella convergenza formatasi dall'incontro del flusso da nord con il sud proveniente dalla pianura. Sono salito per centinaia di metri sino a base cumulo, e mi sono riportato in gara. Davanti avevo una strada di cumuli e vedevo il gruppo di testa più sotto, vicino alla prossima boa. Ho raggiunto quella strada di cumuli ben al di sopra della base cumulo degli altri piloti, in quanto avevo girato nell'aria asciutta del nord. Ho sostanzialmente affiancato il più vicino possibile la strada di cumuli ed ho trovato praticamente valori da zero a leggera ascendenza per chilometri sino a raggiungere la boa, mentre il primo gruppo stava ancora facendo fatica a salire. Mi sono diretto alla terza boa, guardando il gruppo che iniziava a darmi la caccia dia dietro. Dopo un paio di normali termiche ho iniziato a planare verso il goal. Ero seguito da vicino da Oleg Bondarchuk (che poi ha vinto il campionato del mondo) che ho accompagnato sino a vincere la task - un grande regalo inatteso.

La cosa più importante che ho imparato da quella esperienza è di non perdere mai la speranza (una lezione che poi ho continuato a reimparare) ma ho imparato anche di essere sempre estremamente consapevole dei micro effetti dell'aria, mentre sto volando. Ed è certo: aver saputo riconoscere la convergenza mi ha aiutato non poco. Altri due piloti che erano con me nell'ascendenza, l'hanno abbandonata e sono usciti molto più bassi, quando si è trattato di partire verso il turn point.

Un'altra termica memorabile l'ho incontrata in pianura ad est di Chelan Buttle, nello stato di Washington. Avevamo una task a triangolo, ero rallentato dal vento ed ero basso in modo demoralizzante. Improvvisamente ho visto che alla mia destra si staccava un dust devil. Mi sono diretto da quella parte, proprio quando il dust si è trasformato nel "Mefistofele di tutti i dust". E' cresciuto fino a diventare grande come due campi da football e, attorno al suo perimetro, si vedevano tanti piccoli dust che giravano dalla parte opposta del rotore principale. Quando ho raggiunto l'area ero a circa 100 metri da terra. "Dovrei bucare proprio ora?" Siccome avevo una certa esperienza dei dust che si formano a Chelan, uno studio accurato del perimetro del dust mi ha suggerito che l'aria non saliva in modo così pauroso e che non si attorcigliava in modo potente. Ho deciso di tuffarmici. Sono stato ripagato con una bella e tranquilla ascendenza ad un'altitudine incredibile, tanto da planare dritto in goal.

« ho imparato che la costante osservazione spesso ci ricompensa con i segnali della salvezza»

Ho imparato che la costante osservazione spesso ci ricompensa con i segnali della salvezza. Ho anche preso nota che in quel caso è andato tutto per il verso giusto: normalmente non andrei sopra un dust a quota così bassa, ad eccezione di un posto come Chelan, dove il terreno è formato di una sostanza simile al borotalco e l'esperienza continua ha dimostrato che, in quella zona, i dust formano sempre termiche piuttosto tranquille.

IL BRUTTO

Non tutte le termiche sono così gentili come quelle che ho appena descritto. qualche volta si incontrano termiche che sono dei veri e propri treni merci che ci mettono a serio disagio. Altre volte le termiche sembrano promettenti, ma si tratta solo di promesse da marinaio. Ad ovest di Hearn, in Texas, c'è una fabbrica che emana la propria calura con gas nocivi, come spesso fanno le industrie che non si curano troppo dell'ambiente. Quest'industria è una tipica boa nelle gare che si svolgono in quel sito di volo. Sia la ciminiera che l'estesissimo tetto producono un'esaltante e costante termica. Assai spesso, infatti, quando arriviamo la sopra, incontriamo termiche di 7 metri, che puzzano come fossero flatulenze del sottosuolo.

Ma, essendo la miglior termica di tutta l'area, ovviare non si disdegna nel girarla. E' nauseante, ma ti regala ottimi guadagnai di quota. Per prolungare il nostro tempo in aria, rischiamo di accorciare la nostra vita intossicandoci anche in questo mondo. Più avanti c'è anche la termica di un'azienda di depurazione, l'impianto crea una bella termica dal tipico odore nefando.

> ***« la nostra capacità di percepire gli odori si trasforma in uno strumento assai utile per percepire la termica »***

L'insegnamento che queste termiche contaminate ci danno è che a volte non è disponibile una dolce ascendenza e che se si vuole salire dobbiamo adattarci a termiche putride. Soprattutto, comunque, la nostra capacità di sentire gli odori si trasforma in un uno strumento assai utile per ricercare la termica. Dobbiamo prendere quello che arriva. I contadini buttano il letame puzzolente nei campi: attenditi dunque di dover sopportare un po', mentre pratichi l'arte del volo. Ma qualche volta, in un attimo, arriva a gratificarti anche il profumo di rose o di dolce miele. Ed è stato proprio questo il caso che ho trovato nella Valle delle Rose in Bulgaria, luogo in cui si è svolta un'importante gara di parapendio. Non si sarebbe potuto fiutare nulla di migliore.

Un giorno, negli anni 80 mentre volavo in un sito chiamato Purdue, c'erano termiche umide che formavano cumuli sopra e davanti a noi. Molto rapidamente, uno di questi cumuli si è trasformato in un piccolo temporale ed ha iniziato a scaricare pioggia. Questo sito di volo non permette di scappare via sottovento, ed allora siamo dovuti avanzare con maggiori velocità possibile per cercare di raggiungere un atterraggio. Eravamo a circa 300 metri di quota quando un leggero gust front ci ha colpiti. E' stato un rock and roll, ma per fortuna lo shear è passato in fretta e ci siamo ritrovati in aria calma, con direzione del vento favorevole per l'atterraggio.

In un'altra occasione, ero in competizione a governatore Valadares, in Brasile. Le termiche magnifiche di quel giorno hanno tuttavia prodotto un grande temporale, che ha minacciato di passare proprio lungo la nostra rotta. Una trentina di piloti ha deciso di andare avanti, fino a quando il temporale ha iniziato ad espandersi, e solo a quel punto essi hanno iniziato a planare per guadagnare il suolo. Purtroppo hanno incontrato molta turbolenza dovuta al gust front ed un paio di si sono gravemente infortunati. In pochi abbiamo scelto di volare dietro il temporale, servendoci della vasta ascendenza per guadagnare una distanza di almeno 15 chilometri al fine di atterrare in condizioni assai dolci.

Ciò che ho imparato da queste esperienze è stato di valutare assai attentamente la formazione dei temporali e di non abbandonare mai un piano di fuga, prima che sia troppo tardi.

Un'altra brutta termica si è sviluppata in competizione in Florida. Eravamo forse in 40 piloti a giocarci il goal nell'ultimo traverso. Le condizioni erano piuttosto deboli. Avremmo dovuto trovare un'ascendenza, guadagnare poche centinaia di metri e finalmente planare a meta. Ci siamo separati a ventaglio per aver maggiori speranze di trovare qualcosa. Eravamo parecchi piloti a scandagliare una vasta area ed a cercare di girare qualche bolla, seguendo qualche stupido avvoltoio che ci illudeva, prendendoci in giro e portandoci a qualche punto di non ritorno. Ogni termica sembrava promettente, ma si risolveva in una fregatura. Quale ultima speranza mi sono diretto verso l'ennesimo avvoltoio che stava girando, ed ho trovato un minimo di ascendenza. I miei compagni di volo si sono spostati a sinistra per galleggiare. Ho lavorato ed ancora lavorato, ed essi hanno lavorato ed ancora lavorato, e quando è stato fatto tutto il possibile, essi sono lentamente saliti fuori dal buco ed io mi sono ritrovato a terra a scalciare forsennatamente qualsiasi cosa non avesse rotto il mio alluce.

Ma la Florida non è famosa solo per le delusioni. In un'altra occasione ho trovato il "salvataggio dei salvataggi". Ero in gara ed ho visto un gruppo di piloti avanti a me salire verticalmente. Anche se ero in piena discendenza, ero sicuro che essi stessero salendo in una verticale da urlo. Mi sono tuffato nella termica e, appena sono entrato, ho preso la botta più forte che abbia mai incontrato - compresi i miei voli nella Owens Valley, Sandia, Lekeview ecc. . La botta, anche se avevo le mani ben salde sulla barra, con l'antiscivolo, mi ha strappato via. Ho ripreso in mano la barra, ritrovato la mia posizione ed ho incontrato il centro della termica, uno stabile da +7 a +10 m/s, che mi ha portato nella stratosfera. Oltre cha la goduria, quando sono stato in goal ho notato che il tubo in alluminio della barra era piegato in alto di una decina di centimetri. Chi lo sa se le moderne barre in carbonio reggono ad uno strappo così duro.

Ho imparato che una terra così ricca di termiche come la Florida può a volte deluderti, ma altre volte può scioccarti. Non saperi dire quale sia stata la ragione per la quale tale termica fosse così tosta, ma posso dire di aver imparato a tenere ben stretta la mia barra quando mi avvicino ad una termica, indipendentemente da dove io sia.

> ***« non so dirvi la ragione per la quale tale termica fosse così tosta, ma posso dire di aver imparato a tenere ben stretta la mia barra quando mi avvicino ad una termmica »***

IL CATTIVO

qualche volta è difficile decidere come classificare una termica. Una certa termica è orribile o solo un po' brutta? Se la mia paura è passeggera ed alla fine sono innalzato a grandi quote senza troppo stress, mi limito a chiamarla "cattivo ragazzo".



www.skyexplorers.it

TRIPLE SEVEN

+39 342 0339744



Ma quella di cui sto per parlarvi mi ha davvero causato terrore durante tutti i mille metri lungo i quali l'ho risalita.

Ero in una competizione a Sandia, sopra Albuquerque, nel New Mexico. Lo spazio in decollo è piccolo e, di conseguenza, i decolli dovevano essere ben organizzati e scadenzati. Venne il mio turno. Il direttore dei decolli ha sentito arrivare un ciclo, ero pronto. Appena ho percepito arrivare l'aria, sono partito. Si è incredibilmente dimostrato il decollo in termica che avviene una volta nella vita. Non appena uscito il naso ha puntato dritto verso il cielo ed io mi sono sentito come appeso verticalmente alla barra. Ho cercato di mettermi in assetto e fare un giro, ma ero trascinato in cielo come un missile. La termica era talmente forte che ho dovuto inclinare oltre i 45 gradi, soprattutto per evitare di doverne assaggiare i margini. Anche con questa inclinazione salivo ad oltre 8 m/s. avevo davvero paura che tale potenza mi avrebbe portato a cappottarmi e che mi facesse a brandelli, ma avevo ancor più paura di lasciare la termica e di passare oltre il cilindro infernale che circondava questo mostro nucleare di megatoni. Ed allora sono rimasto dentro per 1300 metri - e non c'è voluto molto. La termica si è un po' calmata mammano che guadagnavo quota ma, malgrado ciò, quando l'ho lasciata, mi ha scecherato seriamente (l'ho lasciata perché non avevo bisogno di stressarmi così tanto, visto che c'erano molte altre termiche più tranquille nei paraggi).

Ho imparato che in certi giorni, come nel mare ci sono onde anomale, così anche in cielo possono esserci termiche anomale, che raccolgono le loro forze per diventare molto grandi ed ordinate oppure diventare molto più potenti del normale. Ed ho fatto bene a mantenere un inclinazione molto pronunciata per evitare eccessivi movimenti nel beccheggio o nel rollio. Sono anche stato contento di aver mantenuto l'antiscivolo nei montanti della barra perché, se appena dopo il decollo, quando sono stato investito da quell'autobus, avessi perso la presa, avrei avuto conseguenze che ancora oggi mi fanno rabbrividire.

Ero in un meeting in Guatemala, nel lontano 1979, in un sito vicino a Panjuachal, chiamato Nunnery (Monastero), perchè, appunto, accanto al decollo è situato un monastero. si tratta di un salto di roccia piuttosto profondo che si affaccia sul lago Atitlan, in un'area circondata da vulcani. Mentre eravamo in decollo arrivò un terremoto. Non ho idea di quale sia stata la potenza nella scala Richter, ma abbiamo sobbalzato un bel po', impauriti siamo corsi lontano dalla parete. Dopo che tutto si è calmato, ci siamo preparati per la task. Le ascendenze erano deboli o quasi nulle, fino a che si staccò una termica, ed una nuvola iniziò a formarsi rapidamente, data l'umidità dell'aria. Si decollava due a due, e quando sono decollato con un altro pilota, immediatamente si è formato un cumulo intorno a noi. Ormai eravamo in aria, ed abbiamo puntato il lago, uno accanto all'altro. Non vedevo assolutamente nulla e l'unica cosa di cui ero consapevole era che l'altro pilota era alla mia sinistra, con l'ala molto vicina. Ho iniziato a gridare sperando che mi sentisse, ma penso che non abbia sentito alcunché. Per fortuna non ci siamo toccati (altrimenti non sarei qui a raccontarla), e presto siamo usciti accorgendoci che stavamo andando nella direzione sbagliata, circa 800 metri vicino alle rocce. Ho proseguito bagnandomi le labbra, quindi ho chiuso la task.

> ***« ho imparato che in certi giorni, così come nel mare possono esserci onde anomale, così anche il cielo possono formarsi termiche anomale, che raccolgono le loro forze per diventare molto grandi ed ordinate, oppure diventare molto più potenti del normale »***

Questa esperienza mi ha insegnato a rispettare maggiormente le condizioni in decollo, e mi ha fatto capire che anche se il direttore dei decolli ti dice di andare, ciò non significa che egli abbia il totale controllo della situazione meteo. Si è trattato della peggior esperienza di volo in nube ed ho imparato ad aver rispetto della paura e del disgusto che si prova quando si va involontariamente in nube.

Ho visto da vicino ben tre delta ribaltarsi. In tutti e tre i casi ero nella stessa termica, o stavo per entrarci. Un incidente è accaduto nella lavatrice davanti alla Sandia Mountain di cui ho già parlato prima. Il pilota è decollato proprio davanti a me e stavamo volando verso la prima termica. Immediatamente il suo delta è andato sottosopra ed egli appariva come sdraiato sulla vela. Ci ho impiegato un istante a capire cosa fosse successo, quindi sono entrato nella sua stessa aria, anche se per me non si è rivelata così tremenda. L'ho visto rigirasi dal lato destro e continuare il suo volo. Stavo per deciderete di andare ad atterrare, ma quando l'ho visto impavido riprendere il volo, allora anch'io ho ricominciato a terminare. Siamo saliti e poi siamo andati ad atterrare assieme. Il suo delta aveva riportato vari danni.

Un altro pilota è andato sopra-sotto alla King Mountain, in Idaho. Ancora una volta si trattava di una competizione e stavamo salendo in una termica abbastanza affollata. Improvvisamente, con la coda dell'occhio, ho notato qualcosa di strano - e ci ho messo un po' a rendermi conto che questo pilota stava ancora girando in termica mentre era cappottato. Non è durato a lungo: ha lanciato il paracadute e lo abbiamo seguito mentre è disceso in un canyon. Si è rigirato mentre era a bordo termica ed abbiamo concluso che stava volando troppo lentamente.

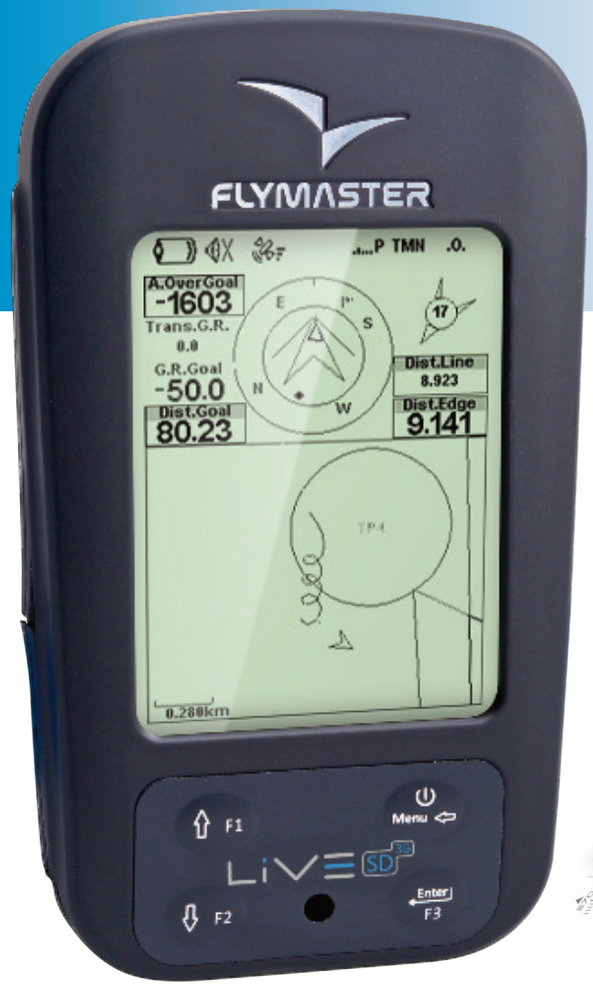
Il terzo caso è accaduto vicino a casa mia. Ancora una volta il pilota stava volando troppo lentamente dentro fuori dalla termica. Anche in questo caso ha toccato terra con il paracadute aperto. In tutti questi casi la termica non era poi così cattiva, ma la combinazione tra la turbolenza e la bassa velocità ha comportato il rovesciamento dell'ala. La lezione è scontata: mantenere sempre una buona velocità di controllo quando si è ai margini di una termica. Ma anche se hai una buona velocità potresti incontrare qualche sorpresa. Anch'io sono stato ri-girato sottosopra ben due volte.

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

RedBull Xalps SALZBURG TO MONACO

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

Una volta vicino a Dinosuar in Colorado. Sembrava essere una giornata normale. Stavo viaggiando in cerca di una termica quando, improvvisamente, la mia semiala destra è stata violentemente alzata in modo così potente che prima che potessi reagire ero sottosopra di 45 gradi (135 gradi di rollio). Sono convinto che se non avessi reagito correttamente avrei fatto la stessa fine dei due piloti di cui ho appena parlato.

Ancora, circa 15 anni fa, ho ripetuto la stessa esperienza a Hyner View. Un imbecille, proprietario di una casa proprio sotto il decollo, si è messo a bruciare immondizia in un giorno ventoso e secco. Alcune scintille, trasportate dal vento hanno incendiato la foresta davanti al decollo. Per alcuni anni, prima che l'area diventasse di nuovo verde, si sono formate termiche potentissime. Ed io ne ho incontrata una che, appunto, mi ha fatto rifare la stessa brutta esperienza che ho appena descritto.

In entrambi i casi ho risolto bene la situazione grazie al fatto che avevo velocità - che è sempre una buona cosa quando si cerca una termica - ed al fatto di aver imparato bene a fare i wingovers.

> ***« ho risolto molto bene la situazione grazie al fatto che avevo velocità, che è sempre buona cosa quando si cerca una termica, ed al fatto di aver imaparto bene a fare i wingovers »***

Per evitare di terminare questo lungo articolo in modo pauroso, vi racconto di nuovo una "buona" termica che risiede stabilmente nella mia memoria. Erano circa 10 anni fa, e stavo volando in un sito chiamato Plesant Gap assieme a Mitch Shipley. Invece che fare un volo di cross, avevamo deciso di andare dietro al decollo per sperimentare quanto fossimo stati capaci di penetrare all'interno della valle, continuando a rimanere in quota. Le termiche sembravano abbastanza buone e noi ci siamo addentrati nella valle. Ho notato un'esplosione di polvere ed ho capito che era stata fatta detonare una carica in una cava esterna al monte. Ho visto la nube di polvere salire velocemente ed ho deciso di volarci sopra, per approfittarne. Ho incontrato una termica forte, di circa sette metri, più del doppio della media di quelle che avevamo incontrato nell'ultima ora. Sono entrato ed ho chiamato Mitch, che è arrivato immediatamente, per salire assieme sino a base, con estrema gioia di entrambi. Può capitare che vi venga regalata una termica e noi non possiamo che ringraziare di tale dono, ed approfittarne.

Dopo molte miglia, e giri, e buchi, e ascensori, e scivolate in basso, e salvataggi miracolosi, sono giunto a apprezzare l'enorme varietà di ascendenze che incontriamo. E' bello riempire la memoria di queste esperienze, piuttosto che di gite ai centri commerciali ed interminabili code nel traffico seduti in macchina, oppure di giornate perse a guardare noiosi programmi alla TV. Che i vostri ricordi siano sempre pieni di termiche eccezionali!

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 !

© proud-images.org

HIGH-PERFORMANCE LTF/EN B

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

SWING



Atlante delle nuvole

Come si chiamano e come si classificano le nubi

Genere CIRRUS (Ci)

di Damiano Z anocco

Nubi isolate costituite da delicati filamenti bianchi, trasparenti e a splendore serico, il cui aspetto è fibroso, tipo capelli, a colpo d'unghia, a fiocco o a bande strette.

Quota della base

Nubi d'alta quota, situate oltre i 5.000 m (in genere oltre i 6.000-7.000 m) e fino al limite superiore della Troposfera (d'estate fino a 13.000 m alla nostra latitudine).

Spessore

Piuttosto esiguo (300-400 m) e il sole (o la luna), non viene mai mascherato; meno frequentemente può raggiungere i 2.000 e più metri (Cirrus spissatus).

Costituzione fisica

Quasi esclusivamente cristalli di ghiaccio, in genere di ridotta dimensione e piuttosto distanziati. Nei Cirri a struttura chiaramente filamentosa, i cristalli di ghiaccio che li compongono possono raggiungere notevoli dimensioni.

Precipitazioni

Assenti.

Caratteristiche distintive

Il Cirrus si differenzia dal *Cirrocumulus* per l'aspetto chiaramente fibroso o setoso e per l'assenza di piccoli elementi nuvolosi a forma di grani, increspature, ondulazioni, ecc.; si distingue dal *Cirrostratus* per la struttura discontinua o, se i Cirri sono riuniti in banchi o strisce, per la piccola estensione orizzontale o per l'esiguità delle parti continue.

Cirri molto spessi (specie spissatus) si distinguono da banchi di *Altostratus* per la ridotta estensione orizzontale e per la dominanza del colore bianco.

Come si forma

Saturazione dell'aria ad alta quota spesso associata a vento forte. I Cirri si sviluppano quindi a temperature molto basse (alcune decine di gradi sotto zero) e le masse d'aria che raggiungono la saturazione producono direttamente cristalli di ghiaccio invece che goccioline d'acqua, da cui l'aspetto tipicamente fibroso di queste nubi. La formazione dei Cirri può essere anche relativamente veloce, mentre il loro dissipamento avviene sempre lentamente (rispetto ad altri tipi di nuvole). La spiegazione sta nel fatto che il processo di sublimazione (formazione di vapore acqueo direttamente dal ghiaccio) è molto lento rispetto a quello di evaporazione; i cristalli di ghiaccio sospesi nell'aria tendono a permanere rispetto alle goccioline allo stato liquido che invece evaporano velocemente.

I Cirri si originano anche dalla *virga* di *Cirrocumulus* o *Altocumulus* (rispettivamente Ci *cirrocumulogenitus* e Ci *altocumulogenitus*) o possono svilupparsi nella parte superiore di un *Cumulonimbus* (Ci *cumulonimbogenitus*); a volte si formano per la metamorfosi di un *Cirrostratus* non uniforme in seguito alla sublimazione delle parti più sottili (Ci *cirrostratomutatus*).

Indicazioni meteorologiche

Una vasta formazione che tende rapidamente ad invadere il cielo, può preannunciare l'arrivo di una perturbazione.

Implicazioni sul volo libereo

Un banco di Cirri, se sufficientemente spesso, è in grado di filtrare la radiazione solare. Ciò che passa è la radiazione violetta e ultravioletta (che determina ugualmente forte luminosità), mentre viene riflessa la radiazione rossa e infrarossa (la parte "calda" della radiazione, quella che a noi interessa). Ciò determina un temporaneo (il Cirro transita velocemente), ma significativo indebolirsi delle condizioni termiche in giornate tardo autunnali o invernali. Un volo dove si riusciva a "galleggiare", o magari anche a salire, diventa ben presto una semplice planata. Se si è in decollo conviene aspettare che la tenue copertura passi; se si è in volo bisogna cercare di rimanere "parcheggiati" il più in alto possibile. Dopo il transito della nuvola, l'attività termica non tarderà a ripristinarsi.

Ulteriori note:

per il loro caratteristico aspetto, i Cirri costituiscono una categoria di nuvole familiare anche per le persone non interessate al mondo nuvoloso. Va sottolineato comunque come nell' immaginario collettivo si tendano a chiamare 'Cirri' tutte le nubi d'alta quota, anche quelle appartenenti ad altri generi quali *Cirrocumulus* o *Cirrostra-*



Cirrus spissatus vertebratus

Specie del genere CIRRUS

Sono presenti le specie fibratus, uncinus, spissatus, castellanus, floccus.


Cirrus fibratus


Cirrus fibratus

CIRRUS FIBRATUS (Ci fib)

Si presenta in bianchi, sottili e delicati filamenti separati ad andamento rettilineo o irregolarmente curvato senza però terminare in uncini o fiocchi. E' la specie più comune di Cirro e lo si vede spesso anche in cieli completamente sgombri da altre nubi caratterizzando quindi condizioni di bel tempo.

CIRRUS UNCINUS (Ci unc)

Simile alla specie precedente, ma presenta la forma di una virgola in quanto la parte terminale si rialza come un uncino o come un fiocco senza però presentare protuberanze arrotondate nella parte superiore. Spesso è presente in formazioni spettacolari e il suo aspetto molto stirato e con elementi disposti in bande parallele è dovuto alla presenza di vento molto forte, in corrispondenza della nube, che spira nella direzione dell'uncino (o in senso contrario). Da quest'ultimo vengono "persi" i cristalli di ghiaccio man mano che si formano, i quali, cadendo, incontrano rapidamente venti di intensità inferiore (o superiore) (wind shear), lasciando una scia fibrosa, simile a una cometa.


Cirro uncinus

Una vasta formazione a *Cirrus uncinus* (e anche *fibratus*) che va progressivamente invadendo il cielo, rappresenta la parte anteriore di un sistema frontale a carattere caldo in avvicinamento, in particolare se associata ad altre nubi del livello alto. Le possibili precipitazioni arriveranno a 18-30 ore dalla comparsa dei primi Cirri. Tuttavia, il settore periferico di una perturbazione manifesta le stesse caratteristiche; in tal caso, dopo la comparsa dei Cirri e di eventuali altre nubi, il cielo tenderà più o meno rapidamente a rasserenarsi.




Cirro Spissatus Vertebratus

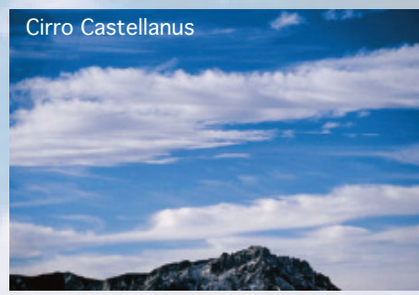

Cirro Spissatus

CIRRUS SPISSATUS (Ci spi)

E' il Cirro più spesso, formato da banchi sufficientemente densi da apparire parzialmente grigiastri se visti controluce. Questa nube è in grado di velare il sole, oscurare i suoi contorni o addirittura nasconderlo quasi del tutto (spessore anche superiore ai 2.000 m). Frequentemente si origina nella parte superiore di un *Cumulonimbus* (*Cirrus spissatus cumulonimbogenitus*).

Tra tutti i Cirri è il più fastidioso per il volo libero, in quanto in grado di inibire fortemente l'attività termica.

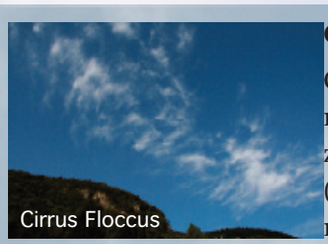
CIRRUS CASTELLANUS (Ci cas)


Cirro Castellanus

E' un Cirro relativamente denso, formato da torrette arrotondate e fibrose o piccole masse che si elevano da una base comune, aventi talvolta un aspetto a merletti. La larghezza apparente delle protuberanze a forma di torretta può essere inferiore e superiore a 1 grado quando osservate a un angolo maggiore di 30 gradi sopra l'orizzonte (cfr. *Cirrocumulus castellanus*). Il *Cirrus castellanus* si forma quando l'aria a livello della nuvola è caratterizzata da condizioni instabili ed elevato tasso di umidità atmosferica.

A volte può tradire la presenza di un fronte freddo in avvicinamento. Tuttavia è una nuvola piuttosto rara e relativamente difficile da identificare e pertanto poco esplicativa delle condizioni atmosferiche.

Nei prossimi numeri incontreremo la specie castellanus in altri generi di nuvola, dove invece ha un significato più chiaro e importante


Cirrus Floccus

CIRRUS FLOCCUS (Ci flo)

Cirro costituito da piccoli fiocchi arrotondati più o meno isolati, la cui larghezza apparente è generalmente superiore a 1 grado quando osservati a un angolo maggiore di 30 gradi sopra l'orizzonte (l'ampiezza di 1 grado è circa uguale alla larghezza del dito mignolo osservato a braccio teso) (cfr. *Cirrocumulus floccus*). Talvolta la forma a fiocco può farli apparire come della nuvolosità cumuliforme, ma l'aspetto fibroso dei ciuffi tradisce la loro vera natura.

Il Cirrus floccus si forma in condizioni di aria relativamente instabile e (a differenza del *Cirrus uncinus*) in assenza di gradiente di vento in corrispondenza della nuvola (questo non significa che in quota non ci sia vento forte). Infatti la scia di cristalli di ghiaccio che eventualmente lascia un *Cirrus floccus* (*virga* ghiacciata) è piuttosto verticale in una prima fase, per divenire inclinata e orizzontale quando raggiunge strati inferiori dove il vento è più o meno intenso.

Varietà del genere CIRRUS

All'interno dei Cirri sono presenti le varietà ***intortus, radiatus, vertebratus, duplicatus***.

Si ricorda come, a differenza delle specie, le varietà non si escludono a vicenda, pertanto un medesimo Cirro può avere più varietà contemporaneamente.

Particolarmente interessante è la varietà *vertebratus* (Ci ve). E' un Cirro molto suggestivo, disposto come le vertebre di una spina dorsale, a costole, a spina di pesce o come la foglia di una felce. Talvolta è ciò che rimane dopo il quasi completo disfacimento dell'incudine di un Cumulonembo trasportato a distanza dai forti venti in quota.

L'arrivo di una serie di Cirri vertebrati può a volte indicare l'approssimarsi di un fronte freddo temporalesco. Vista la sua importanza nella previsione dei temporali, questo Cirro sarà ripreso in esame nella trattazione dei cieli pre temporaleschi.

E' associato in genere alle specie *fibratus, uncinus e spissatus*.

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)