

VOLO LIBERO

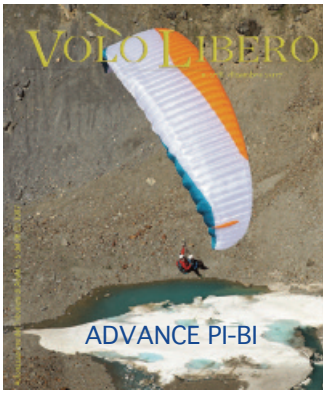
n. 278 dicembre 2017

Autorizzazione del Tribunale di Aosta n. 5 del 06.09.1987

Editoriale

Esiamo all'ultimo numero del 2017, l'ultimo digitale, prima di ritornare al cartaceo spedito a tutti i soci, anche se l'edizione digitale rimarrà quale "anticipazione" dei numeri in uscita.

In questo numero troverete un lungo articolo sulla decisione del Consiglio di Stato che ha modificato in parte quanto deciso dal TAR. Come leggerete, più che decisione, si tratta di in-decisione: forse il Consiglio di Stato si è lasciato troppo trascinare dalla materia oggetto della decisione, il volo. Per questo motivo pare abbia sorvolato un po' troppo sui temi che avrebbe dovuto decidere.



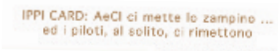
Invitiamo tutti i soci a leggere attentamente l'articolo, anche se lungo, perché verranno chiariti molti aspetti e verrà data una risposta alle loro legittimamente insistenti domande. Mentre questo numero era pronto e stavamo per pubblicarlo, si susseguono notizie aventi ad oggetto un imminente commissariamento dell'AeCI. Si aspettano notizie importantissime nei prossimi giorni. Speriamo che finalmente il Governo Italiano faccia una scelta seria: nomini un commissario capace, equilibrato e onesto. Ne avremo tutti un gran bisogno. Forza babbo Natale, facci questo regalo.

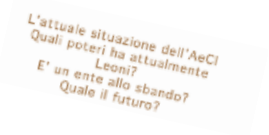
Per tutti i piloti che hanno subito un incidente, o comunque un'esperienza negativa di volo che li ha segnati ed ha fatto loro perdere la serenità in volo, Marcello Di cesare ci regala un lungo articolo che riporta la sua esperienza e che noi abbiamo cercato di commentare: tutto la divorare.

Celebriamo anche Kilian Insam, che ha stabilito il record del mondo in triangolo Fai con il biposto: Kilian ci racconta, passo passo, il suo meraviglioso viaggio, trasferendoci le sue emozioni e la suspense finale. Una splendida lettura natalizia, che ci fa sognare l'ormai vicina nuova stagione di volo.

Abbiamo dedicato una pagina anche a Martin, il Presidente del club Die Flieger di Gais: un atleta gigante, un grande pilota e presidente del suo club da ben 25 anni: Auguri Martin. Invidiamo tutti la tua forza ed il tuo spirito.















Sommario

Base Cumulo -	pag.	3
Le novità per la nostra passione	pag.	5
La in-decisione del Consiglio di Stato	pag.	16
Il punto: La situazione in AeCI	pag.	19
30 Secondi per cambiare la vita	pag.	23
Il Record del Mondo di Kilian	pag.	33
Genere Nimbostratus - di Damiano Zanocco	pag.	38

Base Cumulo



di Luca Basso

Buon anno a tutti. Che sa un anno di voli alti e lunghi: siano essi reali o metaforici, nel cielo, nel lavoro, nella nostra vita ... ne abbiamo tutti un gran bisogno!

Anche la FIVL ha bisogno di volare, così come tutti i piloti, ne siano o meno consapevoli, hanno avuto bisogno della FIVL e ne avranno in futuro, per poter continuare a volare. Ed in questo caso non parlo solo figurativamente, ma molto in concreto.

Per far volare la FIVL, però, servono i piloti, perchè è ovvio che non basta possedere un bel mezzo, se non lo si sa far decollare ed atterrare. Il nostro comandante pilota Manuel è in procinto di lasciare il proprio ruolo in FIVL, che di fatto ormai da un anno segue in modo sporadico e da molto lontano. La sua professione l'ha purtroppo portato in Cina per gran parte dell'anno e nel 2018 non potrà più ricoprire alcun ruolo attivo nella nostra associazione. Altri componenti del consiglio sono stanchi ed hanno bisogno di un ricambio. Insomma, c'è bisogno di nuove forze, nuove idee, energie edentusiasmi.

E' per questo motivo che faccio un accorato appello a quanto hanno a cuore la FIVL, un appello per alzare le natiche e venire a dare una mano attiva, candidandosi alle prossime



Ho ricevuto parecchie lamentele e critiche, negli ultimi tempi, per cose non fatte e per errori compiuti.

Non posso che concordare ma, c'è un MA enorme che deve essere tenuto in considerazione. FIVL non è un'azienda e chi si dà da fare lo fa per passione e altruismo. E' troppo facile pretendere che "gli altri facciano" e facciano bene, quando si rimane a guardare o, peggio, ad attendere che gli altri si muovano per te.

A coloro che hanno mosso critiche vorrei dire: "certo, amico pilota, hai ragione, ma proprio perchè hai ragione, proprio perchè sei bravo, proprio perchè hai idee e competenze migliori delle mie, dovresti essere qui, al mio posto; dovresti guardare le cose da questa prospettiva e dare una mano". Non serve poi tantissimo tempo ed impegno come si crede e non ci si deve spaventare di non essere all'altezza del compito: c'è molta esperienza passata da sfruttare e una segreteria a disposizione per attuare le idee.

Insomma, vi aspettiamo a braccia aperte. Scriveteci, scrivete le vostre idee, quello che vi piacerebbe dalla FIVL, cosa sareste in grado di proporre, scrivete una vostra candidatura anche di due righe. Avrete senza dubbio una risposta ed un incoraggiamento.

Non abbiate troppa paura: quasi sempre noi facciamo il consiglio e ci riuniamo via skype, ci scriviamo con la nostra Mailing List e, dunque, ciascuno può operare da casa propria.

Abbiamo ricevuto non so quante telefonate e contatti, nell'ultimo anno, da piloti di volo a motore e di volo a vela. Tutti invidiano la nostra associazione e la guardano come un baluardo per la tutela del volo sportivo. Tutti vorrebbero avere una loro FIVL, che è facile da rompere, ma impossibile da ricreare, una volta fatta morire.

Facciamola prosperare, dunque, per il bene di tutti i piloti. Il ricambio è fondamentale per poter essere sempre attivi e dinamici, come ci richiedono i nostri soci. Non pensate che i consiglieri attuali siano legati alla poltrona, ma vi stanno aspettando per lasciarvi spazio o condividerlo ben volentieri con voi.

Venendo alla nostra rivista, nel 2018 - vedrete - diverrà una pubblicazione davvero bella ed utile, ricca di articoli interessantissimi, che senza dubbio vi insegneranno a volare meglio e più sicuri.

Questo è l'ultimo numero solamente digitale: dal 2018 sarà assicurata la spedizione del cartaceo a tutti i 4500 nostri soci. Uno sforzo per nulla indifferente, anzi, davvero notevole.

Nel 2017 abbiamo fatto errori di gioventù. Sapevamo che dovevamo scontarli, ma abbiamo imparato molto, anche dalle vostre apprezzatissime critiche. Ora siamo pronti a fare sempre meglio e a darvi, nel prezzo dell'iscrizione all'associazione, una rivista il cui valore, se doveste acquistarla in negozio, sarebbe senza dubbio superiore a quello dell'iscrizione alla FIVL.

Sono certo che, con la nuova organizzazione, sarà un successo... e ricordatevi, siamo sempre disponibiliad ospitare i vostri articoli ed interventi.

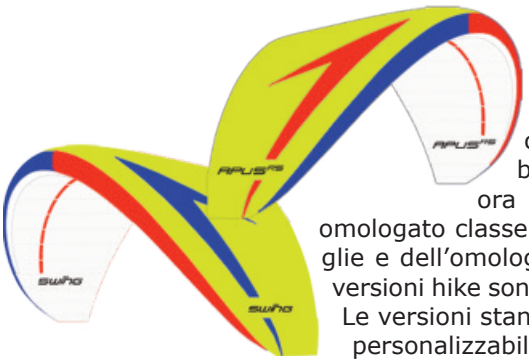
Una abbraccio forte forrte a tutti da:

Manuel, Rudi, Damiano, Ennio, Gustavo, Riccardo, Luca e ...

... naturalment ...

Tiziana e Liliana

le novità
per la nostra passione ...



APUS RS HIKE
finalmente arrivate anche le taglie 20 e 23 dell' Apus RS hike; l'incredibile tecnologia RAST che permette un decollo facile e sicuro e un comportamento in turbolenza che non ha paragoni, è ora disponibile anche per la scuola omologato classe "A". Un breve riassunto delle taglie e dell'omologazione nella tabella accanto. Le versioni hike sono disponibili nei colori rosso e blu.

Modello APUS	Taglia	Omologazione	Peso
RS HIKE 23	23	A (da 70 a 90 kg) B (da 90 a 110 kg)	3350 gr.
RS HIKE 20	20	A (da 65 a 80 kg) - B (da 80 a 105 Kg)	3400 gr.
RS 18	18	B (da 55 a 70 kg) C (da 80 a 105 kg)	3740 gr. (standard) 2990 (hike)
RS 16	16	C (da 55 a 110 kg)	3500 gr. (Standard) 2850 (hike)
RS 14	14	D (da 55 a 90 kg)	3140 gr. (Standard) 2600 gr. (hike)

Le versioni standard sono disponibili nei colori flash lime e gold. Tutte le versioni sono personalizzabili su ordinazione. Per la scuola, per il turismo, per la montagna o per il mare ora la scelta è vostra **Maurizio Bottegal. www.swingitalia.com tel e fax 043956630**

FLAYMASTER ... AIRSPACES
Cosa fa?
Con la più recente versione del firmware [1.07e) è possibile abilitare/disabilitare gli spazi aerei sulla base della loro classe. È inoltre possibile abilitare/disabilitare temporaneamente o permanentemente ogni spazio aereo "critico".
Uno spazio aereo disabilitato nel filtro "Airspace classes", non sarà presente nell'elenco dei "Critical Airspaces".
Come funziona?
Consulta o scarica il manuale contattandoci sul nuovo sito infinityfly per impostare la nuova funzionalità sul tuo strumento.
Per informazioni e download visita lo shop www.infinityfly.it - 329 59 34 866





NOVA MENTOR5 light – Macchina da XC leggera (EN/LTF B)
Il MENTOR 5 light è la versione leggera del maestro di questa categoria, il MENTOR5. Pesa ca. 25% in meno ed è molto meno voluminoso della versione normale, ma ha tutte le sue caratteristiche positive. Si può dire che è una vela che fa tutto e ti dà la libertà di scelta tra le diverse possibilità di volo: voli dal decollo di casa, hike&fly, viaggi in parapendio fin ad arrivare a voli di cross o volo bivacco.
Il MENTOR 5 light è ideale per ogni sparte del volo libero. Anche chi parte dal decollo di casa, preferisce peso basso e poco volume. Chi porta la sua attrezzatura in decollo (hike&fly) apprezza ancor di più queste caratteristiche. Qui, come anche durante voli bivacco potrai goderti la semplicità della vela in decollo. E poi, quando durante un volo bivacco o di cross è richiesta l'efficienza, amerai il MENTOR 5 light. **www.flynova.it, info@flynova.it,**
Tel. 3442884599

CONCERTINA COMPRESS BAG
E' ora disponibile la nuova Concertina Compress Bag di Gin Gliders, ideale per riporre le vele leggere. Disponibile in due taglie (2.7m e 3.0m) e in due diverse colorazioni. Pesa solamente 200g." Per info contattare **Sky Explorers: info@skyexplorers.it oppure 342-0339744**





REVISIONARE IL PARAPENDIO
lo sapevate che tutte le vele skywalk possono usufruire di estensione di garanzia fino a 4 anni grazie al programma skywalk 2+2. Come FUNZIONA?
Basta che la prima revisione entro i due anni dall'acquisto venga effettuata presso un centro ufficiale skywalk che utilizza l'esclusivo sistema di revisione e certificazione CHECKAIR e l'estensione è automaticamente offerta dalla casa madre. Il sistema infatti è gestito online dal server di casa skywalk che non solo fornisce indicazioni esclusive su materiali e sui modelli specifici ma raccoglie dati e permette di intervenire in modo capillare in caso di necessità. Approfittate di questo servizio esclusivo anche in ITALIA rivolgendovi al laboratorio revisioni ufficiale skywalk di Eagles Point. Maggiori info su **www.eaglespoint.it/checkpoint o chiamando il 3355434993**

777 KNIGHT
Triple Seven ha voluto creare una vela "di massa" che offra "ampie prestazioni per fare voli di distanza ma con un allungamento da vela più facile". Il Knight è una vela semi-light, grazie all'impiego di un mix di materiali tradizionali e leggeri. Ha 51 cassoni ed un allungamento di 5.4, tipico di questo categoria di vele.
Le mini-stecche sul bordo d'uscita migliorano la precisione del profilo limitando l'effetto balloning, mentre le estremità alari sono state disegnate per ridurre l'attrito e aumentare la maneggevolezza. La velocità di trim è stata ottimizzata in funzione del livello dei piloti a cui è destinata questa vela: "veloce ma non troppo veloce da risultare impegnativa nelle fasi di decollo ed atterraggio". La versione leggera pesa 1.5kg in meno.
Il Knight è un En-B intermedio, ben progettato, con un ottima maneggevo- lezza, capacità di scalata in termica e ottime prestazioni complessive. Probabilmente, uno dei migliori nella sua categoria. L'elevata l'agilità sul rollio può sorprendere un pilota che arriva da una En-A, ma con un approccio cauto questi piloti finiranno per amarlo. Per info e prove: **www.skyexplo-**



Cumeo sensazionale!

La nuova EN B LIGHT di alta gamma di skywalk è arrivata sul mercato ad Ottobre ed è disponibile per prove presso tutta la rete vendita skywalk Italia. La versione leggera del best seller CHILI4 offre un risparmio di peso di circa 1,5 chili ma soprattutto molto volume in meno nello zaino. In volo offre tutti i benefici dei progetti light e rifinisce le già eccellenti caratteristiche che hanno reso il CHILI4 la prima scelta dei piloti italiani. Cumeo viene prodotto in 4 taglie dalla XXS alla M per pesi in volo da 55 a 115 kg e viene consegnato a scelta con zaino da 55, 80 o 135 lt. Cumeo è il cross country reso semplice...info su **www.eaglespoint.it o 3355434993**

FINALMENTE DISPONIBILI LE DEMO DELLA POHI SYMPHONIA

PHI è il nuovo marchio di Hannes Papesh, designer, già fondatore di Nova e recentemente progettista di Advance. Hannes ha creato questo nuovo brand scegliendo di avere al suo fianco un team motivato e di rilievo, a partire dai test pilot Mike Küng e Benni Hörburger. Le prime prove che abbiamo effettuato hanno dato tutte esito molto positivo, suscitando l'entusiasmo dei piloti così come dei professionisti, affascinati dalle prestazioni di questa nuova vela EN A, che non ha eguali nel mondo PHI Symphonia pur rientrando ampiamente nei rigidi parametri di omologazione EN A eseguiti nei laboratori del DHV, ha prestazioni che eguagliano i migliori EN B del mercato.In volo si conferma la sensazione di solidità di una vela EN A offrendo, al tempo stesso, un elevato piacere di pilotaggio e prestazioni ineguagliabili e di altissimo livello. **Per informazioni visita il nuovo online shop www.infinityfly.it 329 59 34 866**

PHI SYMPHONIA

TAKOO 4 - LA MIGLIORE ESPERIENZA NEL VOLO IN TANDEM

Rendimento, accessibilità e comfort sono combinati in una vela che si adatta perfettamente ai bisogni di ciascun pilota. Il Takoo 4 non è solo meglio del suo predecessore, è il tandem più completo che sia mai stato creato. NON È UN MIGLIORAMENTO, È IL MIGLIORE Una vela con un rendimento al più alto livello professionale e un'accessibilità e un comfort che faranno innamorare gli amanti del volo ricreativo e di piacere. PURO PIACERE, DALL'INIZIO ALLA FIN<E

Un buon inizio è importante tanto quanto un buon finale. Niviuk Takoo 4 consente decolli e atterraggi dolci e sicuri, per il pilota così come per il passeggero.

www.infinityfly.it 329 59 34 866



IOTA 2 - Perfomance ed efficienza

Qual è il tuo sogno di cross country? Vuoi fare i tuoi primi 200 km? Atterrare di fronte a casa dopo una lunga giornata di volo o semplicemente partire e vedere quanto lontano puoi arrivare? Lo IOTA 2 offre tutti gli ingredienti più importanti per questi risultati: prestazioni efficienti e pilotaggio rilassato in tutte le condizioni. L'ultima tecnologia conferisce all'ala un'eccezionale curva polare per la sua classe.

In termini di prestazioni e sicurezza, la serie IOTA è la più bilanciata tra la gamma delle vele ADVANCE. Lo IOTA 2 è particolarmente impressionante in volo accelerato con la sua eccezionale planata, l'alto grado di assorbimento della turbolenza e caratteristiche gestibili anche in situazioni di volo estreme. Il volo accelerato senza preoccupazioni diventa la regola, senza eccezioni, non da ultimo per merito del sistema C-Handle: controllo del volo accelerato con le bretelle C / B ... Lo IOTA 2 unisce le tecnologie di potenziamento delle prestazioni e di sviluppo del SIGMA 10 con i requisiti di sicurezza della Classe B. La vela Performance-Intermediate vanta un profilo all'avanguardia e un tensionamento del profilo perfettamente distribuito. Mini-Ribs, C-Wires, Double-3D Diamond-Shaping e Sliced Diagonals sono ulteriori ingredienti di questo cocktail hitec.**Fun Extreme Tel 0302420912-cell.**

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**



MASALA alla terza GENERAZIONE

puntuale con la stagione delle camminate anche la terza generazione del MASALA è arrivata sul mercato per soddisfare tutti coloro che non vogliono trasportare compromessi nello zaino. L'indiscutibile qualità tecnologica della casa bavarese caratterizza questo intermedio EN A destinato a piacere a tantissimi piloti. Tantissime prestazioni e sicurezza unite a grande facilità e versatilità d'uso e tantissima tecnologia alla portata di tutti. Nuovi colori e due versioni di bretelle disponibili, dynema e standard... MASALA3 andare lontano con leggerezza!info su

Eagles Point - Skywalk italia - 3355434993





Nuovo.... NYOS RS

Il concetto di successo XC che sta dietro il Nyos entra ora in una nuova fase con il NYOS RS! Il NYOS è la vela che con Didi Siglbauer ha vinto per due anni di fila il DHV-XC. Il suo successore offre una moltitudine di nuove caratteristiche. Il RAST system è il cambiamento più importante comparato con la versione precedente. Il NYOS RS usa la nostra ultima generazione della paratia di controllo della pressione in decollo e in volo, con un sistema di valvole di non ritorno e una perfetta distribuzione della tensione.

Questo fa il NYOS RS molto più stabile, ed il movimento della calotta in aria turbolenta è ridotto assolutamente al minimo. Insieme all' incredibile e preciso handling che il Rast regala alla vela, questo produce un senso di stabilità in volo completamente nuovo che dona ai piloti in grado di usarlo delle prestazioni potenzialmente più facili. Lo step successivo nello sviluppo della vela è stato raggiunto con l'uso del tondino in nitinol nei rinforzi del bordo di entrata. non c'è niente che può eguagliare il nuovo NYOS RS con la sua combinazione di sicurezza, smorzamento della turbolenza, prestazioni ed handling-questo fa del Nyos Rs il capostipite di una nuova serie di vele, la comfort-performance class. **Maurizio Bottegal. www.swingitalia.com**
tel e fax 043956630

Triple Seven QUEEN 2

Dopo oltre un anno di sviluppo, il nuovo EN C di Triple Seven è finhalmente disponibile. Si tratta di un EN C che si posiziona al centro della sua categoria, ma con prestazioni al top. La salita in termica è migliorata in modo impressionante rispetto al predecessore, così come è impressionante la capacità di delfinare a costone e la prestazione contro vento. I fratelli Valic hanno pienamente centrato l'obiettivo che si eranno prefissati: portare in un'altra dimensione la classe C ! Per info e prove:
www.skyexplorers.it
Nicole Fedele 342-0339744



Niviuk Koyot 3 P:
La vela ideale perché i tuoi primi voli siano più leggeri. I primi voli difficilmente potranno essere più rilassanti, ma certamente possono essere più leggeri. Con il Koyot 3 P sei libero di decollare e goderti fino in fondo la piacevole sensazione di volare con una vela che è tanto accessibile quanto eccitante, e che è stata disegnata per aiutarti a fare esperienza durante le tue prime ed entusiasmanti avventure.
info@infinityfly.it 329 59 34 866

NUOVE LOFT JACKET
Il Loftjacket ti tiene comodamente al caldo, è leggero, piccolo quando è imballato, semplice da curare e ancora ti ritaglia la figura con le sue celle a soffietto leggermente oblique! L'esterno è resistente al vento e all'acqua. Ghette per le mani pratiche con aperture per i pollici, cappuccio staccabile e collo imbottito per il massimo isolamento termico. Strato esterno resistente all'acqua e al vento (100% poliestere) Isolamento termico con microfibre vuote: non solo è leggero e traspirante, conserva il calore per molto tempo e mantiene la sua funzione di mantenimento del calore anche quando è umido (imbottitura Thermolite ® da 150 g)
2 tasche laterali con cerniere colorate
1 tasca sul petto con zip colorata
1 tasca interna sul petto a destra
Ghette con risvolto del pollice
Cappuccio staccabile e regolabile
Zip con tiralampo ADVANCE. Logo ADVANCE sul petto, piccolo logo sulla manica sinistra e sul cappuccio. Lavabile in lavatrice, 30 gradi C
Fun Extreme Tel 0302420912 3355218656





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,

Niviuk Klimber P:

Il Klimber P continua ad affascinare i piloti volo dopo volo. L'ultima recensione della vela Niviuk arriva da Paragliding Forum, da parte del pilota iraniano Ali Atarod: "Il mio Klimber P taglia 24 è arrivato. […] Devo dire che sono rimasto sorpreso dal decollo facile, dal grande tasso di salita (il mio peso totale è 105 kg) e dal controllo reattivo e preciso e, non ultimo, dalla grande velocità in planata. La vela fa esattamente ciò che ti aspetti da una vela di questo tipo. […] La mia unica preoccupazione erano i comandi posteriori, che però hanno funzionato alla perfezione. Ho trasportato la mia attrezzatura in una sacca da 85 litri. Avendo stecche rigide in Nitinol nel bordo di attacco, è possibile ripiegarla senza alcuna preoccupazione. [Con il] Klimber P hai le prestazioni di cui hai bisogno in modo semplice e con maggiore libertà. Il ripiegamento Klimber P è più semplice, è leggero, atterra ovunque tu voglia […]. Si è davvero più liberi con questa vela. In conclusione, un 3-linee ad alta prestazione, una vela per vivere ovunque le tue avventure". **info@infinityfly.it 329 59 34 866**





X-TRIANGLE rivoluziona il modo di pensare le emergenze!

Eagles Point distribuisce con soddisfazione le nuove emergenze della casa svizzero-austriaca. E la nuova concezione di emergenza triangolare sta rivoluzionando il mondo delle emergenze. Stabilità e possibilità di pilotaggio. La calotta triangolare infatti, simmetrica, non genera avanzamenti e non obbliga all'uso degli sganci rapidi. Le taglie 100, 125 e 160 della triangle sono omologate mentre a brevissimo avremo disponibili anche le nuovissime X-TWO versione non pilotabile della Triangle nelle taglie 130 e 220 (da TANDEM) ma che sfrutta lo stesso concetto e offre stabilità mai vista prima! TRIANGOLARE è il nuovo modo di pensare il paracadute di soccorso! **info su www.eaglespoint.it o 3355434993**

PI BI Family Affair



Il nuovo tandem leggero PI BI ha una misura unica, 37 m2, pesa solo 4,8 kg e ha una gamma di peso in decollo da 100 a 180 kg. E' quindi perfettamente adatto per Hike and Fly con famigliari e amici. La PI BI unisce la filosofia PI alla maneggevolezza del popolare biposto BIBETA 6 senza compromessi.
Il PI BI è speciale non solo per il peso e il volume ridotto ma perchè ricorda la maneggevolezza e l'agilità di una vela da solista. Il PI BI ha tre elevatori e trimmers come il BIBETA 6 e monta cordini in robusto Edelrid Aramid. Nonostante il suo peso ridotto e il volume molto piccolo, simile a un'ala da solista, il PI BI è un'ala tandem a tutti gli effetti con trims efficaci che gli conferiscono un ampio intervallo di velocità. Ciò è reso possibile da un metodo di costruzione molto compatto e da un sistema interiore minimalista. Oltre alla certificazione tandem, il PI BI è anche approvato per il volo da solista. I fatti in breve:
Peso: solo 4,8 kg - Costruzione interna minimalista per riduzione di peso e massima compattezza - Qualità di decollo e atterraggio simili al BIBETA 6 - Ampia gamma di velocità e trims efficaci - Volume imballato molto piccolo - Distanziali tandem nuovi e leggeri con collegamento delle funi emergenza integrato - Certificato per uso Solo e Tandem - Layout dei cordini e carico testato fino a 200 kg - Vantaggi rispetto alle vele monosuperficie: Maggiore sicurezza e ampia gamma di velocità con la doppia vela - sono possibili colori personalizzati
Fun Extreme Tel 0302420912-cell. 3355218656



CROSSROCK LEGGERO PER IL CROSS COUNTRY

Il CROSSROCK è un'ala da viaggio leggera adatta per tutti i giorni. Combina un volume di piccole dimensioni con performance di volo orientata alla prestazione. Una vela ibrida: leggera e quotidiana, che offre un elevato comfort anche su percorsi lunghi. Il CROSSROCK è affamato di destinazioni lontane e tira a base cumulo anche in condizioni termiche deboli. Fila liscio anche attraverso masse d'aria turbolenta e difficilmente viene spostato.
Nonostante il suo peso ridotto, il CROSSROCK è pesante nell'aria e leggero nella mano. Gli impulsi di controllo sono trasmessi in modo preciso e l'ala viene facilmente ruotata nelle termiche. Il Crossrock e un parapendio orientato alla prestazione ed è rivolto ai piloti che desiderano bagagli leggeri e dimensioni ridotte per i voli giornalieri sulla rotta XC. Che si tratti di volare in punti termici affidabili, di viaggiare in luoghi remoti o in montagna, CROSSROCK è stato progettato per l'utilizzo nella vita di tutti i giorni. L'ala è posizionata nella fascia centrale B, offre le massime caratteristiche di sicurezza grazie alle reazioni ammortizzate oltre alle sue eccezionali doti di risalita in termica, ma, dulcis in fundo, la buona sensazione in volo è ciò che assicura il comfort duraturo su lunghi percorsi. Per la capacità di alte prestazioni e al carattere dolce, la vicinanza costruttiva al BLACKLIGHT 2 è chiaramente distinguibile. **Fun Extreme Tel 0302420912-cell. 3355218656**


APUS RS SWING


ARCUS RS SWING



Knight EN/LTF B:

Il Cavaliere ha fatto il suo ingresso nella famiglia 777! Si tratta di un EN B basico che si colloca fra l'ormai affermato Pawn e il piů performante Rook2. Il Knight č una vela adatta ai piloti che vogliono cimentarsi nel volo di distanza ma senza rinunciare al puro piacere del volo. Pur dotato di prestazioni al top della categoria, non manca di eleganza ed di stabilitŕ: un connubio sinuoso degno di un vero Cavaliere.



Queen2 EN/LTF C:

Dopo svariati prototipi e oltre un anno di lavoro, siamo in dirittura di arrivo. La Regina verrŕ lanciata sul mercato a fine anno in qualitŕ di diretta concorrente degli attuali EN C. Un prodotto curato nei minimi dettagli con un occhio particolare alle prestazioni, molto simili a quelle del fratello maggiore, il King. Un profilo pulito ed un tocco di classe che non poteva mancare per questa attesissima vela.



D-Light (Hike & Fly) EN/LTF A:

Sulla base del Deck, la nostra vela scuola, si č pensato di creare una versione leggera dedicata agli amanti dell'Hike&Fly. Ideale per piloti di qualunque livello: dal principiante all'esperto. Facile in decollo, sicura e maneggevole in volo con un'attenzione maniacale per i dettagli e per la ricerca dei materiali. Disponibile in due taglie: la S pesa solamente 2,7kg! Non resta che caricare lo zaino in spalla e pensare alla prossima avventura in montagna!



LA INDECISIONE del CONSIGLIO DI STATO

Il Consiglio di Stato decide su ricorso dell'AeCI: E' una desione o una in-decisione? Un'occasione persa per fare finalmente chiarezza.

Nulle tutte le sanzioni disciplinari dell'AeCI, che non può avere poteri punitivi. Per il resto ... tutto da rifare!

di Luca Basso

Il Consiglio di Stato ha dimostrato decisionismo solo su un aspetto, peraltro molto importante, dandoci pienamente ragione: L'AeCI non ha e non ha mai avuto alcun tipo di potere sanzionatorio contri i piloti. Insomma, non può punire nessuno, non può sospendere la validità di attestati e non può comminare alcun tipo di sanzione. La magistratura conferma pertanto la nostra tesi: è nullo qualsiasi procedimento disciplinare a piloti, istruttori ecc.. L'AeCI non ha più la sua santa inquisizione, che è stata abrogata: il Regolamento è assolutamente nullo ed illegittimo per tutta la parte che prevede le sanzioni. L'Aero Club d'Italia non può ad esempio sospendere o ritirare un attestato, farvi rifare gli esami, sanzionare un istruttore per il suo modo di insegnare, castigare qualcuno a seguito di un incidente, un sorvolo, una violazione di spazi aerei ecc. . Eventualmente dovranno intervenire altre autorità. Un'importante conseguenza è che chi ha subito sanzioni (ad esempio a chi è stato sospeso l'attestato, o ha dovuto rifare esami per una questione disciplinare o, peggio, ha dovuto sospendere l'attività di scuola) può dunque fare causa all'AeCI per ottenere i danni (in questo FIVL si offre di dare assistenza magari per una causa cumulativa).

Non abbiamo timore alcuno di dirlo pubblicamente: si tratta di una vittoria importante anche perchè l'AeCI ha utilizzato le sanzioni ed il procedimento disciplinare come vera e propria arma di potere discriminatorio, più che di mezzo per incrementare la sicurezza. Ora, fortunatamente, gli è stato tolto il ruolo di vigile urbano del VDS.

Per quanto riguarda tutti gli altri motivi del ricorso, il Consiglio di Stato ha emesso una sentenza che non ha affrontato e risolto i singoli motivi di impugnazione, ma si è limitata ad affermazioni di principio generale che lasciano la situazione sostanzialmente immutata. Una sentenza che appare "politica" e forse è "volutamente politica". Detto con una battuta di spirito, trattandosi di volo, il Consiglio di Stato si è immedesimato troppo, e ci ha preso gusto a "sorvolare".

a sentenza, infatti, non si è affatto pronunciata sulle singole norme da noi impugnate. Non ha giudicato nessuna delle nostre singole eccezioni, non ha affrontato nessuna questione di legittimità dei singoli articoli da noi impugnati.

Purtroppo il Consiglio di Stato è rimasto sgradevolmente silenzioso e non ha fornito alcuna risposta, emanando una sentenza frettolosa e sciatta.
E' come se chiedessi ad un medico se si possono mangiare le medicine che ho in tasca, ed egli rispondesse che un essere umano è in grado di mangiare qualsiasi cosa passi dalla gola, anche terra e sassi, se sono abbastanza piccoli. Tecnicamente il medico avrebbe pure ragione, ma anche un imbecille capirebbe che il mio problema non era quello di capire se ci passano dalla gola, ma se fanno male o bene quelle specifiche medicine.
Per capirci meglio, nel caso concreto, tra le altre cose abbiamo impugnato la norma specifica del Regolamento che impone di fare le "riprese volo". La nostra motivazione era chiara: il DPR afferma che chi ha conseguito l'attestato lo ha fatto per sempre e che non c'è bisogno di alcun check o esame successivo, mentre il regolamento afferma l'esatto contrario, cioè che l'attestato "scade" se non si fa la "ripresa", requisito che si è inventato proprio il regolamento impugnato. Anche i più sprovveduti in diritto sanno che un Regolamento di un Ente, anche se approvato da un Ministero, non può affermare qualcosa di diametralmente opposto ad una norma di rango superiore (in questo caso contenuta nel DPR e nella Legge 106). Di conseguenza, abbiamo chiesto alla magistratura che annullasse o dichiarasse nulla la norma del regolamento che è palesemente contraria alla legge. Il Consiglio di Stato, tuttavia, ha dato un giudizio generale ed astratto sul regolamento, limitandosi a dire che il regolamento può specificare nel dettaglio quanto scritto nel DPR, ma è rimasto completamente muto sulla nostra domanda principale. In pratica ha detto che un essere umano è in grado di mangiare le medicine, ma non ha risposto alla nostra domanda: ma tali farmaci fanno bene o male?
In estrema sintesi, con il nostro ricorso abbiamo chiesto se AeCI, il quale afferma che l'attestato scade, avesse ragione o torto. Purtroppo non abbiamo avuto nessuna risposta, nessuna motivazione. Nemmeno una parola.
Non essendo entrato il Consiglio di Stato nel merito dei motivi del ricorso, la conseguenza è che ora occorre ripartire daccapo, impugnando norma per norma, al fine di giungere ad una risposta concreta. Santa pazienza!
Insomma, per sintetizzare:
a) L'AeCI non può sanzionare nessuno e non può aprire procedimenti disciplinari. Chi è stato sanzionato in passato ed ha scontato un provvedimento disciplinare, ha subito un provvedimento illegittimo ed ha diritto ad essere risarcito;



b) Per il resto, nulla di fatto, e si ritorna alla condizione di partenza di due anni fa. Dovremo pertanto promuovere nuovi giudizi davanti al TAR. La disputa continua, grazie ad una giustizia che ha risposto in un modo francamente indegno con vizio di omissione di pronuncia.

Del resto, se la giustizia facesse il suo dovere, quel presidente dell'ente che è stato condannato per peculato e che è lo stesso che ha promosso il regolamento impugnato non ci sarebbe più, ed avremmo – volendo il cielo - un interlocutore più imparziale, competente ed equilibrato, con il quale ragionare su basi giuridiche, nell'obbiettivo di ottenere un incremento reale ed effettivamente efficace della sicurezza volo. Ma tant'è.

Ed allora, non mi risulta difficile immaginare la vostra principale curiosità: che fare con il rinnovo richiesto da AeCI? Ribadiamo che l'attestato non scade, ma scade solo ed esclusivamente la visita medica. La sentenza del Consiglio di Stato non ha cambiato nulla, avendo sorvolato il problema. Nessuno può legittimamente sanzionare il pilota per non aver rinnovato l'attestato (salvo il rinnovo della visita) perché quest'ultimo, appunto, non scade e, se non scade, non necessita di rinnovo. Se avete un'assicurazione sicura, che copre in ogni caso, anche in caso di mancata annotazione del rinnovo della visita medica in AeCI, ed avete la vostra visita in tasca, potete volare. Se fate l'assicurazione con FIVL andate sul sicuro. Se, tuttavia, dovete fare gare che richiedono la tessera FAI (rilasciata da AeCI) oppure intendete fare esami biposto o esami per istruttori, allora sappiate che AeCI, sino a quando non arriverà la prossima sentenza, si rifiuterà di farvi fare qualsiasi cosa se non avete rinnovato, e pretenderà che rifacciate gli esami da zero. La scelta è vostra. Io, ad esempio, che non faccio biposti, che non intendo diventare istruttore e che gare di Lega non ne voglio fare sino a quando sono una espressione di AeCI, volo tranquillamente senza annotazione dell'AeCI. Non accetto ricatti, ingiustizie e nemmeno accetto che mi si chieda di pagare denaro non dovuto, specie se chi me lo chiede è presieduto da un soggetto che è stato condannato per aver sottratto tale denaro per farsi i comodi propri. Attendo che AeCI cambi rotta, e si possa finalmente discutere tra soggetti equilibrati, ragionevoli e, soprattutto, competenti. Forse quel giorno non è lontano.





L'attuale situazione dell'AeCI Quali poteri ha attualmente Leoni? E' un ente allo sbando? Quale il futuro?

E veniamo dunque all'AeCI. La situazione in AeCI è, al solito, inammissibile per un paese civile. L'Ente non ha alcun presidente ed alcun consiglio federale in carica. E' allo sbando totale. Leoni non può firmare nemmeno l'ordine di cambiare una lampadina.

Come ha ricordato anche il ministro Lotti in una recente interrogazione parlamentare, la legge prevede che l'assemblea dell'AeCI "designa", cioè indica, un nominativo per la presidenza e ulteriori nominativi componenti del consiglio. Ma la designazione non incardina in carica i soggetti eletti. L'atto di nomina vera e propria, senza la quale "non sei nessuno", spetta alla Presidenza del Consiglio di Ministri, che deve emanare un decreto.

Tale atto, dallo scorso giugno non è mai arrivato e, a quanto pare, mai arriverà, almeno se il Ministro Lotti rimane coerente con le proprie parole.

Una "Breaking New" del 23 dicembre aggiunge un elemento assai importante al quadro generale. Il Ministro Lotti aveva sottolineato, nella sua risposta all'interrogazione, che Leoni aveva già ricoperto più di tre mandati. Tale affermazione era apparsa poco significativa al momento della risposta, ma assume invece tutt'altro significato oggi. E' stata infatti approvata la legge che impedisce a presidenti delle federazioni CONI di ricoprire il mandato per più di tre volte (la legge non sembra affatto intendere che l'impedimento si limita a mandati "consecutivi", come invece è attualmente). Ciò significa, se abbiamo ben compreso il testo che è stato pubblicato solo parzialmente al momento in cui scriviamo questo articolo, che Leoni non può essere nominato e non lo potrà più in tutta la sua vita.

Viene da pensare che il Ministro Lotti, nella sua posizione, sapesse di questo disegno di legge in corso ed abbia preso tempo per attendere l'approvazione per prendere provvedimenti in merito all'AeCI.

Ergo:

1) Giuseppe Leoni attualmente non è presidente dell'AeCI (nemmeno per prorogatio, visto che per legge la prorogatio dei poteri può durare al massimo 45 giorni dal giorno in cui termina il mandato)

2) Leoni non può firmare nulla e, se firma qualcosa, tale atto o provvedimento è radicalmente nullo (anzi, peggio, inesistente) e può essere impugnato;

3) Non essendovi nemmeno il Consiglio Federale, anche gli atti del consiglio stesso sono nulli e possono essere impugnati, se emanati da tale organo non più in carica e nemmeno mai ufficialmente rinnovato.

4) Leoni non potrà essere mai più nominato presidente di AeCI (se non abbiamo inteso male la notizia poubblicata oggi).

In pratica, è come un'azienda senza consiglio di amministrazione da mesi! Lo sbando.

Altro corollario riguarda la norma penale, in quanto, se lo pseudo-presidente Leoni si dovesse comportare come tale, potrebbe essere denunciato per usurpazione di un pubblico potere.

Ma perché ci si trova in una situazione del genere? Il Tribunale Penale di Roma ha condannato Leoni per il reato previsto e punito dall'art. 314 del codice penale, che prevede che chi ricopre una carica pubblica e si impossessa di denaro di cui dispone grazie alla sua carica, commette un grave delitto.

Ora, visto che nessuno ha avuto il coraggio di nominare Leoni alla presidenza dell'AeCI (sarebbe strano che un ministro nominasse alla presidenza di un ente pubblico addirittura un condannato, per giunta uno che è condannato per aver sottratto denaro dell'ente stesso), il posto rimane vacante. Al contempo, tuttavia, pare che nessuno abbia il coraggio di prendere una diversa decisione, come ad esempio indire nuove elezioni, oppure nominare un commissario straordinario.

Le strade possono essere teoricamente tre: nominare un commissario straordianrio il quale dovrebbe apportare allo statuto alcune correzioni e poi procedere alle nuove elezioni; procedere direttamente alle nuove elezioni; nominare alla carica il primo dei non eletti (Carlo Landi). a mio avviso la più probabile perchè adottata istituzionalmente nel passato, è la prima. Staremo a vedere.

Ovviamente, siamo anche senza alcuna rappresentanza presso il CONI, visto che Leoni è stato sospeso dal CONI stesso con provvedimento della Giunta, sempre a fronte del delitto commesso. Ora, che tutte le federazioni vanno alla questua dei pochi soldi che il CONI distribuisce alle varie federazioni, considerato che manca l'introito notevolissimo della nazionale di calcio che non si è qualificata ai mondiali, l'AeCI si trova in una situazione che lo mette in ultima posizione ai blocchi di partenza. Bravi! Ma non è il caso che il condannato si faccia da parte? Non è il caso che dia le dimissioni, invece che ostinarsi, al fine di far posto a qualcuno più presentabile?



Il Ministro Luca Lotti risponde all'interrogazione parlamentare. Il viedo è disponibile a questo link : https://www.youtube.com/watch?v=YdgYW04CVHY



Nel frattempo leggo sul giornale che AeCI avrebbe accumulato un passivo in bilancio di oltre 900.000 €. Ancora Bravi! Visto che l'ente gira tre milioni o poco più, direi una performance fantastica: si prende 3 e si spende 4!
A proposito, vi siete mai presa la briga di incazzarvi un pochino per verificare come vengono spesi quei soldi? Ci vuole un po' di tempo, ma poi potete ricavarne una lezione straordinaria: come si fa a vincere le elezioni, anche da condannati. Certo, dall'altra parte c'è qualcuno che quel denaro lo sfrutta e poi se ne vanta, per essere stato più furbo degli altri.
Avanti così che andiamo benissimo! complimenti a chi continua a sostenere e giustificare questa situazione. Forse perché condividere gli insuccessi fa mezzo successo? Mi dicono che ce l'ho con Leoni; ma la cosa è relativamente falsa, ce l'ho molto di più con quegli ipocriti che fanno le brave persone e sostengono ancora lo pseudopresidente: è grazie a persone come loro che il l'Italia è il paese più virtuoso, prospero e meno corrotto del mondo. Bravi ancora!

IPPI CARD: AeCI ci mette lo zampino ... ed i piloti, al solito, ci rimettono



FIVL distribuiva le IPPI card, gratuitamente, a tutti i soci. Circa 4800 IPPI all'anno. La cosa funzionava in modo semplice e bene, essendo interesse della Fai la massima diffusione di questa tesserina, con la quale viene attestata la capacità dei piloti (in realtà sulla base di un'autocertificazione non avente valore legale).
Ed ecco che, dopo decenni, solo per fare un dispettuccio alla FIVL, il buon Leoni si intromette, va alla Fai, esercita il suo potere, e la Fai ci scrive che, purtroppo, d'ora in poi la IPPI la potrà emettere solo l'AeCI, perché il presidente di AeCI si è impuntato.
Se una cosa funziona, ci mette il naso AeCI e finisce per rompersi. Al solito. Giusto per il gusto della ripicca. E vabbè ... pazienza! Vedrete che non sarà affatto facile come prima, nel 2018, ottenere la vostra IPPI.
Un consiglio, tuttavia. Una volta che un pilota ha raggiunto un certo grado di capacità, egli non torna indietro. Infatti per ottenere un certo livello, occorre autocertificare, ad esempio per il livello 5, di aver compiuto voli di cross e/o gare. Ebbene, non è richiesto di averli fatti nell'anno in corso o nel precedente, basta aver raggiunto un certo livello di esperienza
Di conseguenza, i possessori della IPPI 2017, che è contenuta nella tesserina della FIVL potranno conservarla anche negli anni a venire. Tenetevi cara, dunque, la tessera FIVL 2017 (ed anche quella 2016) ... in attesa di tempi migliori, quando finalmente, se mai accadrà, ai vertici di AeCI andranno persone serie, competenti ed equilibrate.




Red Bull
Xalps
BALZERS/RO 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
Photo: Konrad Görg
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



30 secondi per cambiare la vita ...

... e poi tornare a volare

di Marcello Di Cesare & Volo Libero

Superare un trauma vissuto in volo, specie quando si finisce a terra, anche quando non si sono subite serie conseguenze fisiche, è una svolta cruciale e difficilissima per un pilota. Spesso l'evento innesca una serie di conseguenze psicologiche che conducono ad un circolo vizioso di "cattivi pensieri", paure, ansie che conducono alla perdita della sicurezza in se stessi. Il pilota non si sente più "sicuro" in aria, vola con un elevato livello di angoscia. Il volo diventa un tormento inquietante, anziché una fonte di gioia. La passione viene meno e a volte si finisce per abbandonare.
Abbiamo scelto di pubblicare l'esperienza di Marcello Di Cesare, che ha affrontato e superato questo passaggio cruciale con intelligenza, affidandosi a istruttori esperti. Non è l'unica strada possibile (ne parleremo in un futuro articolo) ma è una strada molto valida che dimostra che "venirne fuori" è possibile e che, anzi, superare i traumi può costituire un fattore di crescita e di forza.



Questa è la mia esperienza: sono qui a raccontarvi come 30 secondi hanno cambiato il mio approccio al volo.

L'ANTEFATTO

Siamo ai primi giorni di primavera a L'Aquila, regina degli Appennini alle pendici del Gran Sasso d'Italia. Non sono un "pilotone", ma cerco comunque ogni volta di alzare l'asticella: migliorare anche semplici dettagli in decollo, in volo o in atterraggio sono elementi che ritengo utilissimi alla mia crescita personale. Ormai da 4 o 5 voli ho delle "strane" sensazioni, la mia vela non sembra più performante come al solito, la sento lenta, ho l'impressione che sbandi leggermente a destra. In atterraggio mi confronto con gli amici, con le solite domande: com'era il vento oggi? - Mi sono sentito più lento del solito. - Ma tu in quel traverso lì, percepivi un vento che tendeva un po' a scarrocciarti... e così via. Dalle discussioni, tuttavia, non riuscivo a focalizzare esattamente quelle sensazioni, e a dar loro una risposta.

L'EVENTO

È il primo aprile 2017, giornata un po' frizzante, con un vento tra i 15 e 20 km/h.

Vado a volare in un sito conosciuto con il nome "Panettone", un posto tra i più belli della zona.

La giornata promette bene ma bisogna aspettare che si organizzi e, quando le condizioni migliorano finalmente usciamo in volo. E' subito in chiaro che ci si deve aspettare un po' di turbolenza, ma nulla di diverso da mille altre giornate simili. Decido di rimane in zona, essendo reperibile al lavoro, e mi prefiguro un bel top seguito da una birra al bar preferito. Ma le cose non sono andate proprio come le avevo previste.

Ho appena lasciato un piccola bollicina termica, non riesco a centrarla perché piccola, decido così di "uscire fuori" verso valle, più avanti sarò più fortunato, sento sul bordo d'attacco un tremolio, eccola, probabilmente mi trovo nel sottovento di una termica che si sta sganciando davanti a me.

All'improvviso e con molta violenza, prendo una brutta frontale asimmetrica, l'intera semiala destra finisce incravattata su quella di sinistra. Mi rendo conto immediatamente di aver preso una brutta asimmetrica, così dò una "pompata" al freno destro, ma il mio braccio va a vuoto.



Mi sbilancio e tendo a cadere nella parte chiusa della vela, alzo la testa e la controllo, mi aggrappo il più velocemente possibile alla bretella sinistra, devo fermare la rotazione della vela, sono molto basso, se non mi sbrigo vado a terra. Nel giro di un paio di secondi mi vengono in mente più idee: stallo la vela e spero di riaprirla in tempo, no sono troppo basso, non ho lo spazio; faccio emergenza, sono sempre più basso, non si aprirebbe in tempo.
Rimango aggrappato alla bretella e la rotazione si ferma, comincio a riprendere il controllo del volo, riesco addirittura a ruotare nella direzione opposta alla rotazione iniziale. Sono esattamente girato di 180 gradi, ho il costone a destra ed ora sto volando verso monte, il terreno si avvicina, non sono a più di 10 metri da terra. Che faccio? Vorrei tirare fuori le gambe per riuscire a toccare terra in piedi ed evitare di farmi troppo male. Penso che sia una strategia vincente ma nell'attuarla lascio la presa sulla bretella, non ho più metri da sfruttare, sono ormai su una piccola piantina poco più alta di me, sufficiente a rallentare la mia discesa che era di 6,0mt/s.Poi la botta!
Sono a terra, faccio un veloce check-up, non mi fa male niente, ma forse è l'adrenalina, tra un momento il dolore sarà forte. Passano interminabili secondi, non mi fa male niente, allora esco dalla selletta e comincio a districare la vela dalla piantina, non mi sono fatto niente! ho solo molta sete.
Comunico via radio la mia posizione e due carissimi amici vengono ad aiutarmi.
La bottiglia d'acqua fresca che mi hanno dato non era mai stata così buona!

PENSIERI POST INCIDENTE

Ho fortunatamente filmato il mio volo, decido di montarlo e renderlo pubblico per proporre una discussione costruttiva tra i piloti. Chiedo a persone che ritengo molto più preparate di me di darmi la loro impressione, ognuno esprime il proprio giudizio, alcuni costruttivi altri meno. Altri ancora irripetibili nella loro presunzione ed ignoranza. Chiedo ad alcuni istruttori tra cui Alessio Casolla (ho già fatto con lui 3 SIV ed uno con Michael Nesler) di guardare il mio video e di darmi le proprie impressioni. Tutti concordano che ho commesso alcuni errori, ma in linea di massima mi sono comportato nel modo giusto: reagire abbastanza prontamente ed interrompere la rotazione sono le due cose


NIVIUK
AMAZING ADVENTURES
NIVIUK.COM > TANDEM
EN / LTF B
TAKOO 4
Un tandem come mai prima d'ora
Il Takoo 4 soddisfa le richieste più esigenti dei piloti biposto ed è un gradino al di sopra degli altri grazie alle maggiori prestazioni in tutti gli aspetti del volo.
Scopri le avventure più incredibili sul nostro Facebook e Instagram:
facebook.com/Niviuk
instagram.com/Niviukparagliders
Infinityfly
+39 (329) 5934866
info@infinityfly.it
www.infinityfly.it

che mi hanno salvato.
Ho guardato fotogramma dopo fotogramma l'incidente, le mie conclusioni sono le seguenti:

- non ho cercato di fermare immediatamente la rotazione della vela perché convinto di aver preso un'asimmetrica, con una pompata di freno avrei risolto il problema;
- non ho guardato immediatamente la vela, se lo avessi fatto probabilmente il mio primo pensiero sarebbe stato quello di mantenere la direzione di volo;
- nel cercare di uscire dalla selletta, per qualche stupido motivo, ho lasciato la presa sulla bretella sinistra finendo con il tirare il freno di circa 10/15 cm innescando una mezza rotazione.

Tra i molti se e ma, un po' di fortuna e una reazione abbastanza veloce mi hanno permesso di non farmi male.

TRAUMA PSICOLOGICO

Nelle ore e nei giorni successivi all'incidente ero meravigliato del fatto che non avevo avuto paura durante l'episodio e che ero addirittura rimasto lucido fino alla fine. Convinto di stare in ottima forma sono tornato a volare due giorni dopo, volo non troppo lungo ma piacevole. Ascoltavo le mie sensazioni ed erano tutte positive; approcciando l'atterraggio un po' di turbolenza mi agita l'animo, ma non gli do molto peso, del resto fin lì il mio volo era stato piacevole.
Nelle settimane successive vado a volare come sempre nelle ore centrali della giornata.
Ad ogni volo le mie sensazioni diventano sempre più brutte, non mi sto più divertendo, sono molto teso, mi preoccupo di gestire la vela, non godo più del vento in faccia e dei panorami meravigliosi che offre il nostro sport. Comincio a volare solo di sera quando le condizioni sono più "morbide", non fantastico più sui voli cross, non penso più alle linee da seguire per andare lontano, mi rendo conto di aver paura.
Non voglio che la paura mi blocchi, voglio tornare ad essere me stesso, voglio tornare a volare libero nel cielo, ma non ci riesco. Passano le settimane. A fine agosto ho la possibilità di tornare sul lago di Garda dal fidatissimo Alessio, ho bisogno di farmi "strapazzare" in area sicura.
Il primo weekend disponibile è brutto e così il secondo ed il terzo, sono ormai sul punto di rinunciare.
Due settimane dopo torna a splendere il sole e il SIV viene confermato. Sono molto teso e nervoso, parlo con Alessio, gli chiedo di aiutarmi a sbloccare il mio stato di disagio: "devi farmi fare tante asimmetriche e frontali accelerati e non", "devo ritrovare la confidenza e la sicurezza con la vela". Parto per il primo volo, sono sul lago e comincio le prime manovre, ma le anticipo tutte, ho paura di finire in una cascata di configurazione che non riuscirò a gestire. Risalgo e parto per il secondo volo, le cose migliorano. A fine giornata comincio a vedere una piccola lucina in fondo al tunnel. L'ultimo giorno del SIV mi concedo anche qualche stallo. Finisco il corso con buone sensazioni, ora so che devo solo volare e credere in me stesso. Torno a casa fiducioso.
Durante il primo volo dopo il SIV le condizioni non sono buone e così i successivi per qualche settimana. Finalmente capita l'occasione buona di tornare nella zona dell'incidente: decollo troppo presto, la giornata ancora non si è fatta.
Dopo un'oretta di volo atterro insoddisfatto. Poi la sorte cambia le carte in tavola: un amico deltaplanista lascia la sacca in decollo così dobbiamo risalire. Là sopra l'aria sembrava chiamarmi, apro velocemente la vela e senza pensarci decollo. Le condizioni sono un po' turbolente, la vela mi dà parecchi scossoni e sono vicino al costone. Sto quasi per abbandonare ma mi scatta una molla in testa: tengo duro torno a sentire la vela e la termica, faccio base e lì un urlo infinito, liberatorio, mi sento un fuoco che brucia dentro, non riesco a trattenere le lacrime.....sono finalmente tornato.
Oggi "ho più fame di prima".



CONSIDERAZIONI

Sicuramente la fortuna ha giocato un ruolo importante in tutta questa storia, ma anche un minimo di preparazione e conseguente reazione ai comportamenti inusuali in volo mi hanno aiutato ad uscire indenne dalla situazione in cui ero finito.

Oggi sono convinto che senza fare corsi SIV non sarei stato in grado di salvarmi. Volo dal 2011 e ne ho già fatti 5; finché ne avrò la possibilità tornerò sul lago di Garda ogni anno a mettermi in gioco, ad imparare a reagire il più velocemente possibile, a capire qual è la scelta giusta da fare per ogni situazione in cui dovessi trovarmi.

Un sentito ringraziamento ad Alessio Casolla e Michael Nesler per gli insegnamenti ricevuti nei vari corsi SIV.





Il Commento di Volo Libero

Ci sono, tra gli altri, alcuni passaggi cruciali per superare l'ansia in volo e del volo. Il primo passo è quello di trasformare l'ansia in paura. Mi spiego meglio: l'ansia è una sensazione generale di insicurezza, è una paura generica, uno stato di apprensione ed inquietudine per qualcosa di ignoto, di non conosciuto. Insomma, quando in volo si è presi dall'ansia, si ha paura che succeda qualcosa, ma non si focalizza esattamente cos'è quella cosa che ci fa paura; non si dà un volto od un perché alla paura e non si ha ben chiaro che cosa possa accadere di così negativo. In questa situazione, in volo non ci si sente bene, ci sentiamo agitati, poco a nostro agio, e perdiamo la sicurezza in noi stessi. La sensazione più frequente è quella di percepire di essere in balia di un pericolo generico, che nemmeno noi sappiamo come definire: "sta per succedere qualcosa ... ma esattamente non so che cosa stia per accadere e perchè".

Questo è assolutamente logico: se non si sa di cosa si ha paura – e perchè - non si può affatto sapere come affrontare tale paura. Facciamo un esempio. Se so di non essere in grado di fare il top o di atterrare in un posto difficile fuori campo, non mi viene affatto ansia o paura se sorvolo una distesa di ampi prati. Se ho paura di decollare con brezza sostenuta, evito di farlo fino a quando, dopo aver fatto campetti su campetti alla francese, avrò imparato a padroneggiare la vela in modo esemplare: decollare diventerà allora un piacere e non mi metterà ansia. Se, infine, ho paura di affrontare una chiusura con una vela che per me è troppo avanzata, posso elaborare una strategia: ad esempio imparare a gestire la situazione in un SIV o cambiare vela.

Ognuno elabora una propria strategia e si prefigge obiettivi da raggiungere a seconda di cosa egli percepisce più idoneo al suo modo di vivere il volo ed alla sua personalità. Avere una strategia, significa anche, implicitamente, acquisire motivazione e dunque acquisire forza interiore che permette di superare le paure.

Ma, quando si ha l'ansia, non si sa esattamente di che cosa si ha paura. Se ho l'ansia di stare male, ammalarmi e morire, ad esempio, mi guardo allo specchio, mi sembra di vedermi più pallido e magro autoconvincendomi che c'è qualcosa che non va. Inizio in tal modo a pensare che ho un gravissimo problema, mi prefiguro già in sala operatoria o chissà quale altra terribile cura ... . Insomma, non so quale malattia ho, non so nemmeno esattamente se sono malato o meno (e probabilmente non lo sono affatto), ma inizio a vivere ed a comportarmi come un malato.

Nel volo non è diverso. Quando si vola con l'ansia che accada qualcosa, ma non si sa cosa, si vola in "da malati" anche se, in realtà, non esiste alcun reale od inaffrontabile problema.



Diventa quindi importante trasformare l'ansia in paura. Cioè capire e rendersi conto esattamente di cosa si ha paura, per affrontarla e sconfiggerla: individuare se si ha un problema e, in caso positivo, focalizzare quale problema sia.

Fatto questo passo, per il quale a mio avviso l'aiuto esterno è di grande importanza, perché già solo parlarne in modo costruttivo e serio aiuta a focalizzare la situazione, si dovrà passare alla "cura", cioè elaborare una strategia di guarigione.

Nel caso dell'esperienza di Cesare (vedi l'articolo che precede su questo numero), sono stati attuati tre passaggi assolutamente importanti nell'affrontare l'ansia che deriva dal trauma di un esperienza negativa. Cesare è stato un grande, dimostrandosi pilota maturo ed in grado di affrontare i propri fantasmi, per uscirne un pilota migliore e, soprattutto, felice!

PRIMO PASSAGGIO: FOCALIZZARE

Il primo è stato quello di focalizzare le proprie paure, cioè di comprendere che la questione fondamentale era quella di riprendere sicurezza in se stesso, facendo pratica per migliorare la tecnica della propria gestione delle chiusure.

SECONDO PASSAGGIO: ELABORARE UNA STRATEGIA

A seguito di questo passaggio, è stata elaborata la strategia di affrontare una sessione SIV, chiedendo all'istruttore di approfondire proprio l'aspetto specifico delle chiusure. Cesare si è rimesso in gioco, ha preso in mano il coraggio ed ha affrontato la situazione. Martin Luther King disse "un giorno la paura bussò alla porta; il coraggio si alzò, andò ad aprire, e vide che non c'era nessuno".

TERZO PASSAGGIO: AZIONE

Terzo passaggio, non meno fondamentale, è stato quello di "provarci" e "resistere". L'ansia è una brutta bestia, perché è subdola e, puntualmente, è ritornata non appena si è trovato a volare da solo sul luogo in cui ha avuto una brutta esperienza. A questo punto, in volo bisogna assolutamente ritrovare la sicurezza in se stessi, cercando di ritrovare armonia tra la mente e l'aria. Spesso questo passaggio comporta proprio il dover "resistere" un pochino, forzando i tempi di rimanenza in aria. In generale quasi sempre funziona: ai primi segnali di ansia, anziché dirigersi immediatamente verso l'atterraggio e accarezzare l'idea di andare a mettere i piedi sul sicuro terreno, una volta analizzata in modo razionale la situazione (con il risultato che obiettivamente, non sussiste alcuna particolare ragione di pericolo), ci si deve imporre di rimanere in aria quanto più possibile, anche svolazzando avanti e indietro nello stesso posto. Trascorsa più di un ora, specie verso la seconda ora di volo, tutto tenderà a normalizzarsi, ad essere più "naturale" ed armonico. I gesti inizieranno a essere più fluidi e la mente più libera: ci si riabitua e riambienta all'aria. A quel punto subentrerà di nuovo la gioia e l'entusiasmo per il volo: ritorniamo padroni e sicuri di noi stessi, perché i fantasmi, poco a poco, si dissolveranno.

Quando siamo in aria, sarà utile adottare alcuni trucchetti quali parlare a noi stessi in modo positivo, ad esempio dicendoci quant'è bello il mondo da quassù, distrarci in qualche tranquillo traverso guardando il panorama e godendo della visuale, analizzare la situazione per immaginare dove sarà la prossima termica (pensare a qualcosa di costruttivo elimina i pensieri negativi), parlare con la termica turbolenta per descriverla a voce alta. Possiamo anche cantare una canzoncina o farci l'auto-telecronaca del nostro volo. Insomma, ci sono molti trucchi, ed in futuro avremo l'occasione di parlarne in questa rivista, per ritornare "positivi" in aria.

Un ultimo consiglio è quello di farsi "trascinare" da qualche amico propositivo e positivo, che magari possa darci qualche messaggio via radio, per riferire le condizioni dell'aria e spronarci a raggiungere qualche obiettivo in volo.

Personalmente, dopo che ho avuto una brutta esperienza in volo, ho ripreso fiducia in me stesso e mi sono riadattato perfettamente all'aria facendo una gara: l'impegno e la concentrazione sugli altri, sul mio obiettivo, sulla strategia per raggiungerlo ecc. erano così preponderanti, da scacciar via ogni fantasma. Dopo tre ore di volo in quelle condizioni mi son ritrovato a schiacciare la pedalina a manetta, senza nemmeno accorgermene, volando in modo fluido ed istintivo.

Ciò che è importante è sapere che l'ansia è una brutta bestia, che spesso non passa da sola, e che essa potrebbe anzi peggiorare sempre più, facendoci cadere in una spirale negativa. Ma la buona notizia è che si può sconfiggere, anche dopo un evento traumatico, a patto che riusciamo ad organizzare e convogliare le nostre energie ed i nostri sforzi nella giusta direzione.

Ritornare a volare in serenità, godendo appieno del regalo di cui la vita ci ha privilegiati, e cioè di essere in grado di veleggiare in cielo, è una sensazione unica, che davvero ci fa piangere di gioia

Congratulazioni Iron … Martin

Il presidente dell club „Die Flieger“ di Gais ha festeggiato il 27.10 il suo 55 compleanno
Martin e’ pilota da non meno di 30 anni e da 25 anni e’ presidente del club.
Negli ultimi 20 anni si è allenato per il triathlon
Numerose volte ha partecipato alle gare per il IRONMAN con notevoli risultati.
Il suo Club e la FIVL sono orgogliosi di inviare a Martin la loro stima ed amicizia.













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



Kilian Insam conquista il nuovo record mondiale in triangolo FAI biposto

Il 28 maggio 2017 il pilota di parapendio Kilian Insam di Ortisei del team Gardenafly ha conquistato il nuovo record del mondo in triangolo FAI in parapendio biposto battendo il suo "vecchio" record del 2015. Kilian ci racconta come ha vissuto questa fantastica esperienza di volo

Nel 2015 avevo superato la magica barriera dei 200 km triangolo FAI con il parapendio biposto percorrendo 210,29 Km. E' stata una soddisfazione grandissima, dopo tanti tentativi, riuscire a realizzare questo sogno e superare i 200 Km.

Quest'anno la mia meta era di allungare il triangolo. Ho pianificato attentamente sul PC con XC-planner i punti da allungare nel modo migliore, ovviamente dovendo tenere conto di volare con un biposto. Alla fine ho messo a punto un progetto molto ambizioso: un triangolo FAI di 250 Km in biposto. Parlando e discutendo con altri piloti mi davano quasi del matto, perché sembrava una meta fuori ogni misura con il biposto.

Ero tuttavia convinto che fosse meglio pianificare un volo più lungo, avendo pensato che, se avessi trovato condizioni perfette, tale obiettivo sarebbe stato possibile. Meglio allungare le boe e prendere in considerazione magari di non riuscire a ritornare proprio fino all'atterraggio in Anterselva, ma almeno di chiudere con l'80% il percorso che, in ogni caso, varrebbe come triangolo chiuso. Se poi le condizioni fossero state perfette, sarebbe stato invece un vero peccato aver pianificato troppo poco



La boe pianificate erano:
- Stüdlhütte davanti al Großglockner (1. boa)
- in fondo alla Val Ridanna (2. boa)
- Passo Falzarego (3. boa)
- ritorno all'atterraggio in Anterselva.

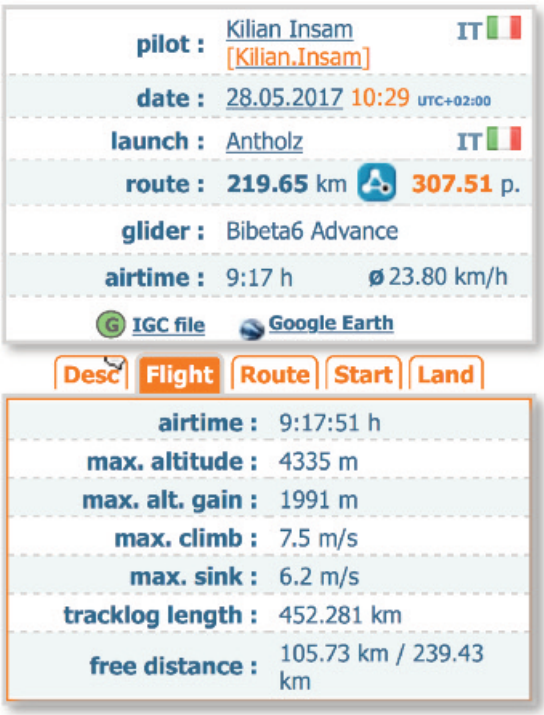
Le previsione meteo erano buone: leggero vento da nord in quota, venti meteo deboli, gradiente di temperatura buono con previsione di 3 ottavi di cumuli con base alta e piatta, nessuna degenerazione prevista. Sembravano condizioni ideali per il volo di cross.
Al mattino ho confrontato le stazioni meteo dell'Alto Adige: purtroppo i venti erano sui 15-20 km/h a 3000 m dai quadranti nord: decisamente un po' troppo. Le previsioni davano comunque vento in attenuazione.
Siamo saliti all'Alpe Grente da Anterselva per ca. 2 ore fino al decollo alto.

Arrivati in decollo, abbiamo trovato vento da dietro e dust-devils, provocati dalle termiche che si staccavano. La motivazione, a quel punto, ha iniziato a diminuire, ma comunque non mi sosno perso d'animo. Infatti, ero comunque fiducioso che quando la brezza e le termiche fossero rinforzati, avrebbero contrastato e vinto il vento da dietro. E così è stato! Purtroppo, però, tali condizioni si sono dimostrate un vero fastidio in quanto hanno ritardato considerevolmente l'orario di decollo previsto: siamo potuti partire solo alle 10.30, con ben un'ora di ritardo rispetto all'ora che avevamo previsto.
Siamo comunque partiti decisi e motivati con la speranza di poter volare fino almeno alle otto di sera, cercando di recuperare l'ora persa e volando ancora più velocemente.

Avevo una vela nuova in prova, l'Advance Bibeta. Già nei voli precedenti questa vela mi aveva entusiasmato: veloce, efficiente, molto maneggevole e stabile.

L'INIZIO

Sin dall'inizio le condizioni erano buone: termiche affidabili, vento in diminuzione, base alta. Siamo subito arrivati al Passo Stalle ed abbiamo attraversato la valle Defereggen: si poteva delfinare fino a Huben per attraversare la valle. Questo tratto lo conoscevo già. Di qui dovevo affrontare un tratto nuovo, in direzione Kals am Großglockner e poi avanti verso le valli strette davanti al Großglockner, per allungarmi sino alla Stüdlhütte.
Il panorama si è rivelato è meraviglioso: dietro c'è il ghiacciaio e la neve del Großglockner e davanti lastre di roccia liscia. Ecco la prima boa!
Adesso diventava cruciale volare veloce, girare solo le termiche più forti e necessarie, e trovare le fasce portanti migliori. Vicino a Kals abbiamo incontrato un'aquila enorme, ed è stata un'emozione incredibile poter condividere il cielo con lei e girare insieme in termica. Questi sono momenti magici e indescrivibili che solo il volo libero ti può regalare!
I costoni della Val Defreggen tenevano bene. Ma la traversata della vale che arriva a St. Jakob in Defereggen ci ha creato problemi. Quando ormai sembrava superata, all'improvviso abbiamo incontrato una discendenza terribile. Una termica di sottovento estremamente stracciata e turbolenta ci ha fatto risalire ma ci ha anche fatto perdere parecchio tempo, molte energie e concentrazione. Nel frattempo il gruppo veloce delle vele avanzate che ci precedevano è diventato irraggiungibile.



IL CUORE DEL VOLO

Risaliti in alto abbiamo passato lo Stalle e proseguito per il parco naturale Riesenferner in direzione valle Aurina, per fare la traversata. Questo, che ben conosco, è sempre un punto critico, specialmente con il biposto.
Nel 2015 durante il mio primo record del mondo avevo quasi bucato e adesso i pensieri a quel volo mi facevano ricordare com'era stato difficile risalire. Però, questa volta, sono arrivato più alto dall'altra parte e ho agganciato subito la termica e, con grande quota, ho tirato una riga fino al Mutennock, un'altra termica fino alla Eidechsspitze e avanti sopra il Gitschberg fino al Gaisjoch. Qui ho girato una forte termica fino a base e sono proseguito avanti sopra la Plattspitze fino all'Höllenkragen sopra Mauls. Qusto è il posto dove si deve fare massima quota per la lunghissima traversata di Vipiteno.
Di nuovo mi ritornarono alla mente i pensieri di due anni fa, dove avevo quasi bucato al Monte Cavallo. Questa volta invece siamo arrivati alti e l'aggancio termico si è rivelato facile. Saliti oltre costone, abbiamo fatto una bella tirata fino a circa 2 Km dal lago Pfurnsee. Un altro importantissimo traguardo raggiunto: la 2. boa è completata! La soddisfazione, la gioia e l motivazione sono ritornate alle stelle!
Ho visto dei parapendio bassi che ritornavano dai ghiacciai e ho ben compreso che volavano in termica di sottovento. Noi eravamo ancora sopra il costone in convergenza, dove portava bene. Era pertanto importante girare per non andare sotto costone. All'inizio teneva, ma poi purtroppo anche noi siamo scesi ed entrati in termica turbolenta, che ci spostava verso sud: il nord, purtroppo, si faceva sentire ed ha vinto la sua partita. Con massima concentrazione e impegno siamo riusciti a prendere una bomba termica per poi proseguire avanti a tutta verso Vipiteno, la montagna Höllenkragen e Valles, dove dovevano prepararci per fare la lunghissima traversata della Valle Isarco. Due anni fa avevo quasi bucato in fondo alla Val Luson. Questa volta finalmente alti, con dei cumuli da agganciare e con 4000 m di quota abbiamo attraversato la Val Badia. Con questa quota abbiamo deciso di imboccare la scorciatoia verso Sasso della Croce: un'attraversata assai lunga..



LA SCELTA

Adesso c'erano due alternative: ero in mezzo tra la il Sasso della Croce e Conturines e ancora sopra il costone e sul XCtrack mi dava 232 Km triangolo FAI, chiaramente so fossi ritornato fino ad Anterselva. La seconda opzione era proseguire verso sud fino al Falzarego e fare un volo incredibile, ma solo se fossi riuscito a ritornare (ca. 252 km). Alla fine ho preso la decisione di provare il tutto per tutto, cioè la variante lunga, sapendo che se avessi bucato al Falzarego forse non avrei fatto un nuovo record o forse sarei riuscito solo per qualche chilometro.

Arrivato al Conturines ho iniziato a scendere, perchè l'ombra di un grande cumulo spegneva lentamente la termica. Era troppo tardi per ritornare ed ero già sotto costone del Conturines. Sapevo bene che se non riuscivo a risalire non sarebbe mai stato possibile scavaklare la montagna.

Allora mi sono tornati brutti pensieri: "Perché non ho girato prima quando ero ancora sopra il costone? E i 230km erano possibili...?!?!". Adesso dovevo mantenere la calma, concentrarmi, respirare piano e ritrovare la motivazione per dare il mio meglio. Qui non si saliva più, anzi perdevo quota. Al Falzarego c'era ancora un po' di sole, quindi avanti. All'inizio si saliva ancora lentamente e avevo ancora un po' di speranza, ma poi anche qui ombra e termica spenta.

L'EPILOGO

Adesso l'unica cosa da fare era ritornare il più lontano verso la Val Badia. Eravamo molto bassi sotto le rocce di Conturines, che non tiravano più, e l'unica possibilità era planare con il vento da sud sopra i boschi il più lontano possibile, verso la Val Badia. Alla fine siamo arrivati fino a San Linert e non sapevamo ancora se sarebbe bastato per il nuovo record. Siamo atterrati dopo 9 ore e mezza stanchi, ma estremamente contenti e pieni di adrenalina. Eravamo come in un altro mondo, in una dimensione trascendentale quasi mistica di volo, un'esperienza estrema, una soddisfazione e gioia immensa.

Abbiamo ripiegato l'attrezzatura e chiamato un amico per il recupero



... ED E' RECORD DEL MONDO!

Volevo scaricare il volo dal cellulare. Era da un po' che in volo l'XC-Track mostrava sempre, solo 210 Km, praticamente come due anni fa... Non capivo! Secondo i miei calcoli, i chilometri dovevano essere di più!

Ho caricato il volo, mi diceva volo caricato, ma non entrava in classifica: più suspense di così non era possibile. Era o no era un nuovo record?

Ho deciso che avrei caricato il volo a casa sul PC tramite il GPS, e così ci siamo messi il cuore in pace e siamo andati a mangiarci una pizza. Parlando e ripercorrendo quel volo stupendo, abbiamo rivissuto tutti i momenti più magici, che non sono stati pochi.

Arrivato a casa volevo già scaricare la traccia sul PC, ma prima ho guardato prima sull'Xcontest e, incredibilmente ora il volo era stato caricato: 219,65 Km triangolo FAI e nuovo record del mondo in biposto!

Soddisfazione, gioia ed emozione per un volo memorabile e così intenso, impegnativo, che non dimenticherò mai più.

Vorrei ringraziare di cuore il mio passeggero Walter Mahlknecht di Ortisei che è stato così forte a resistere per tutto il volo, a tener duro e a motivarmi nei momenti difficili e a farmi credere in me stesso.

Buoni voli a tutti
Kilian Insam

Informazioni per voli didattici e di distanza in biposto con gli istruttori Jimmy Pacher, Peter Gebhard e Kilian Insam: Tel. 392 1286600 – www.gardenafly.com



Genere *NIMBOSTRATUS* (Ns)

di Damiano Zanocco

Spesso e grigio strato nuvoloso, di solito molto scuro, ricoprente interamente il cielo e che non lascia intravedere il sole. Il suo aspetto è reso sfumato dalle precipitazioni più o meno continue e frequentemente sotto la sua base sono presenti nuvole scure e frastagliate (pannus) che possono essere o non essere fuse con il corpo principale della nube.

Quota della base

Generalmente confinata nel livello basso. Da 300 a 2.000 m. Talvolta la base può essere situata anche fino ai 3.000 m.

Spessore

Da 2.000 a 8.000 m, mediamente 4.000-5.000 m. La nube interessa quindi sia il livello basso che medio della troposfera, sconfinando con una certa frequenza anche nel livello superiore.

Costituzione fisica

Goccioline allo stato liquido nelle parti basse, goccioline liquide sopraffuse miste a cristalli di ghiaccio nel livello medio, talvolta solo cristalli di ghiaccio nelle parti che raggiungono il livello superiore.

Precipitazioni

Quasi sempre presenti, in forma di pioggia o neve, di debole o moderata intensità, più o meno continue e persistenti. Talvolta le precipitazioni possono essere di forte intensità, ma mai in forma di rovescio temporalesco (in tal caso per definizione sarebbe un Cumulonimbus)..

Caratteristiche distintive

Il Nimbostratus si differenzia da uno spesso Altostratus per avere un colore grigio più scuro e per essre in grado di mascherare sempre e totalmente il sole (o la luna); inoltre produce immancabilmente pioggia o neve che nella maggior parte dei casì è in grado di raggiungere il suolo.

Il Nimbsotratus potrebbe essere confuso con uno denso Stratus. Quest'ultimo tuttavia non produce mai precipitazioni intense, ma al massimo della pioggerella o neve sottile.

Il Nimbostratus non origina fenomeni elettrici (lampi, tuoni e fulmini) e grandine. Se ciò avviene la nube è per definizione un Cumulonimbus.

Come si forma

Sollevamento di enormi masse d'aria e relativa condensazione in seguito al passaggio di sistemi frontali.

Il Nembostrato in genere trae origine dall'ispessimento e progressivo abbassamento della base di un Altostrato (Ns altostratomutatus) e meno frequentemente per l'ispessimento di una distesa di Altocumuli, Stratocumuli o di uno Strato (rispettivamente Ns altocumulomutatus, Ns stratocumulomutatus, Ns stratomutatus). Talvolta si sviluppa per l'espansione laterale di un Cumulonembo (Ns cumulonimbogenitus) o, molto raramente e quando produce precipitazioni, da un Cumulo congesto (Ns cumulogenitus).

Indicazioni meteorologiche

Rappresenta il corpo principale delle perturbazioni; nube associata in particolare ai fronti caldi e occlusi, e ai fronti freddi invernali. La pioggia o la neve prodotta da un Nembostrato, anche se di moderata intensità, può raggiungere valori molto elevati. La nube può infatti insistere sulla stessa area anche per più giorni e causare alluvioni.

Implicazioni sul volo libero

Il volo libero è precluso sotto un Nembostrato. Non fosse altro che per la presenza delle precipitazioni. E' caratterizzato dall'assenza pressoché assoluta di attività termica. Le ascendenze che eventualmente si incontrano sotto un Nembostrato, sono dovute allo spostamento del fronte (e del sistema perturbato connesso) che lo precede. In caso di Fronti occlusi o freddi, la formazione di Cumulonembi affogati (celle temporalesche inserite nella coltre nuvolosa del Nembostrato) può determinare forti ascendenze, rese subdole dalla scarsa visibilità e potenzialmente pericolosissime anche per la navigazione aerea a motore.

Uletriori note

Un Nembostrato che insiste sulla stessa area per diversi giorni causa fenomeni di meteroropatia nei soggetti sensibili, con depressione, malessere psico-fisico, stanchezza o irritabilità. Non resta altro che attendere con pazienza, fiduciosi che anche la più spessa copertura nuvolosa prima o poi si dissiperà.



Le specie e le varietà del genere *NIMBOSTRATUS*

Data la struttura particolarmente uniforme del Nimbostratus non viene risconosciuta alcuna specie e varietà.

Particolarità supplementari e nubi accessorie del genere NIBOSTRATUS



Nimbostratus Praecipitatio

PRAECIPITATIO

Quasi sempre presente nel Nembostrato sotto forma di pioggia, nevischio o neve persistente, continua o intermittente, e più o meno intensa. Le precipitazioni (in particolare la neve) rendono sfumata la base della nube principale, rendendola spesso del tutto invisibile.

VIRGA

Nel Nembostrato la virga rappresenta solo lo stadio iniziale o finale delle vere e proprie precipitazioni.



Nimbostratus Pannus (Cumulus Fractus)



Nimbostratus Pannus (Stratus Fractus)

PANNUS

Molto frequenti sotto la densa coltre del Nembostrato sia in forma di singoli elementi (Cumulus fractus), sia in forma di uno strato più o meno continuo (Stratus fractus). I pannus spesso nascondono totalmente la vera base del corpo principale della nube.



SWING NYOS

durante una chiusura frontale, come si vede dalla sequenza delle immagini, la tecnoclogia RAST garantisce la solidità della vela in tutto il bordo d'uscita (da circa metà ala). Il rusultato è eccellente in termini di controllo e riapertura. Il collasso frontale (ma anche asimmetrico) diventa un evento più facilmente gestibile: le chiusure infatti diventano traumatiche proprio quando collassa anche l'estradosso, effetto chenel Nyos viene significativamente ridotto.

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. 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** in piena **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

per questa uscita si ringraziano i nostri partner tecnici

EaglesPoint wind is our passion

NIVIUK infinityfly.it

SWING ITALIA

funeXtreme

AIRPARK DOLOMITI CREATING SKY LEADERS

SKY EXPLORERS

Aire CORNIZZOLO

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)