



## VOLARE IN TURBOLENZA

### PERCEPIRE, CAPIRE, AGIRE

**questo articolo è per i piloti che volano o voleranno in termica e perciò si troveranno a confrontarsi con la turbolenza ed un giorno o l'altro, questo è certo, dovranno gestire una chiusura.**

di Marc Boyer traduzione di Carlo Anzil

Articolo pubblicato nel n° 101 di Parapente Mag - Agosto/Settembre 2005.

L'autore **Marc Boyer** è uno dei piloti francesi con una più lunga carriera di volo, per anni nella nazionale Francese, test pilot per l'ACPUL, istruttore e titolare della scuola "Soaring" a Luchon nei Pirenei, scalatore sino al grado 7b, appassionato di volo bivacco... ed innamorato del parapendio.

Per molti piloti il volo in termica è un obiettivo di capitale importanza che permette di effettuare voli di distanza. Però volare lontano, a lungo, in condizioni toste, richiede un importante, specifico apprendistato. Solo la pratica regolare e progressiva del volo (50 ore all'anno come minimo) permetterà di acquisire un pilotaggio veramente attivo.

Lo scopo di questo articolo è quello di aiutarvi a migliorare il vostro modo di volare. Esso è il frutto di 17 anni di intensa pratica di volo in parapendio: è il frutto della passione che mi porta energia vitale e dalla quale io traggo diletto in una esistenza costruita attorno al parapendio.

La qualità dei nostri gesti di pilotaggio dipende dalla loro velocità d'esecuzione e dalla loro precisione. E tutto è legato alla rapidità con la quale passiamo attraverso le tre fasi: percepire, capire, agire. Così come un marinaio deve farsi "il piede marino" (cioè abituarsi ai movimenti della barca) così chi vola in parapendio deve abituarsi alla turbolenza ed ai movimenti pendolari indotti dalla vela stessa. È necessario forgiarsi mentalmente ed acquisire degli automatismi. I più dotati, quelli che hanno del "feeling", pilotano istintivamente. Per loro, tutto è naturale, fluido, evidente. Ma noi non siamo tutti uguali e per la maggior parte di noi, progredire vuol dire riflettere ed analizzare.

Noi dobbiamo migliorare la capacità di percepire continuamente le informazioni che ci giungono da sei diversi tipi di sensazioni: di equilibrio, ricettività personale, tattile, di posizionamento (equilibrio dinamico), visuale ed auditiva.

#### L'equilibrio

Le sensazioni di equilibrio sono le più importanti e ciascun individuo le ha più o meno affinate nel corso della sua vita grazie anche alle diverse attività sportive e professionali praticate. In volo, si percepisce la mancanza di equilibrio, causata dalla turbolenza, quando l'ala cabra, picchia e rolla. Bisogna familiarizzare con questi movimenti pendolari, al fine di percepirli e comprenderli bene. È anche necessario riuscire a distinguere i movimenti dell'ala da quelli del corpo. Con delle buone sensazioni di equilibrio, noi

possiamo utilizzare il nostro peso nella selletta per:

- attenuare, accompagnare o provocare i movimenti pendolari,
- controllare le nostre traiettorie nelle turbolenze,
- riportarci in volo normale dopo essere finiti in una configurazione inusuale.

L'utilizzo attivo della selletta permette di rimanere in contatto con l'ala e distribuire il nostro peso sulle due semiali spostando l'appoggio a destra o sinistra. In turbolenza, non appena si sente un sollevamento o un affossamento laterale, lo si controlla effettuando un "contro-selletta". Non si tratta certo di contrarre ogni piccolo movimento, ogni piccola onda d'aria. Sulle piccole onde si lascia che la vela scivoli, come un guscio sulle onde del mare. Il "contro-selletta" è necessario quando si deve correggere delle grosse perdite di equilibrio dovute a grandi e brutali movimenti d'aria!

#### Posizione nella selletta: determinante!

Posizione ideale: schiena leggermente inclinata all'indietro, cosce allargate per un maggiore appoggio sulla seduta, piedi incrociati. Questa posizione è necessaria per la realizzazione di una virata efficace (con una selletta ben regolata). Serve un minimo di tonicità muscolare per mantenere l'equilibrio partendo da questa posizione. Delle gambe aperte che sbalzano di qua e di là svelano una perdita di appoggio ed indicano che il pilota subisce i movimenti della vela.

In posizione sdraiata, l'insieme pilota-vela diventa più instabile ed i riequilibri sono più difficili. L'instabilità in imbarcata aumenta perché gran parte del peso del corpo si trova dietro i punti d'attacco e diventa così necessario l'uso di una barra di appoggio per i piedi. Per queste ragioni, la posizione sdraiata è stata abbandonata in acrobazia mentre nelle competizioni la maggior parte dei piloti vola in posizione distesa per motivi di confort e di rendimento. Ma non appena le condizioni diventano turbolente o nelle vicinanze dei rilievi, anche i competitori si raddrizzano.

#### Le mani, i comandi.

Sfortunatamente noi non possiamo intervenire sul beccheggio utilizzando la selletta ed il peso del corpo (con la selletta ed il corpo possiamo solo percepire il beccheggio). Dunque il controllo del beccheggio si effettua con i comandi...

Le mani, che tengono le maniglie dei freni, agiscono come dei veri sensori e ci permettono di essere in continuo contatto con l'ala: si tratta di una sensazione profonda (ricettività personale). La percezione del beccheggio talvolta è leggera e volando con dei quanti molto spessi, si perde una parte delle informazioni. Anche il modo di tenere le maniglie dei freni è importante per ottimizzare la sensibilità del percepire: è necessario tenerle "en dragone" (vedi foto).



Immaginate la vostra mano che si prolunga nel cordino: il cordino del freno che esce dalle vostre dita e vi collega direttamente al bordo d'uscita della vostra ala...

Il miglior contatto con l'ala si ottiene volando "neutri" (posizione che si ottiene agendo sui freni con il solo peso delle mani). La lunghezza dei freni deve essere ben regolata: non più di 5 cm di trazione a vuoto, cioè prima che il bordo d'uscita cominci a deformarsi. Volando "neutri" si percepisce il minimo alleggerimento, la più piccola variazione di sforzo sui comandi... Lo sforzo sul comando è direttamente legato al fattore di carico. Un comando che si alleggerisce di solito vuol dire: una diminuzione dell'incidenza, la vela che picchia, una diminuzione del fattore di carico. Come quando ci colpisce una folata di discendenza o sentiamo il gradiente di vento in atterraggio. Un comando che si indurisce di solito vuol dire: un aumento dell'incidenza, la vela che cabra, un aumento del fattore di carico. Come quando entriamo in una corrente ascendente. L'indurirsi del comando si percepisce meno dell'alleggerimento. Comunque sia, sono delle informazioni importanti che bisogna assolutamente percepire e tenerne conto. Ma è ancora più facile percepire un movimento di beccheggio basandosi sulle sensazioni di equilibrio e tattili legate al vento relativo...

#### Sensazioni di equilibrio dinamico (posizionamento)

Le nostre sensazioni di equilibrio dinamico (posizionamento) ci permettono istintivamente di mantenere l'equilibrio a terra. In parapendio, quando voliamo in condizioni di volo livellato, siamo in grado di posizionare le nostre mani, e

quindi i comandi, senza bisogno di guardarli. Ma in caso di disequilibrio o di incidente di volo, lo stress può far perdere una parte di queste sensazioni e ci si ritrova a sovrapiotare. Un pilota che, avendo perso il controllo della sua vela, non è più in grado di posizionare correttamente le sue mani e non trova la maniglia dell'emergenza ha perso le sue sensazioni di equilibrio dinamico.

### La vista

È di fondamentale importanza nella pratica del nostro sport ed è necessario imparare a cogliere ed ottimizzare tutte le informazioni che essa può darci. Il senso della vista permette di capire dove ci troviamo, di valutare la velocità rispetto al suolo, la perdita o il guadagno di quota, i cambi di traiettoria, i movimenti pendolari dell'ala... e permette anche di rassicurarci, in certe situazioni, sul comportamento della vela. In volo, la linea dell'orizzonte è il nostro asse riferimento e guardandolo, anche senza volerlo, ci rendiamo conto dei movimenti pendolari ed in modo particolare del beccheggio. Perciò è molto importante, quando si vola, guardare lontano in avanti, soprattutto quando si è vicini ai costoni o ad altre vele, dove la precisione della traiettoria diventa fondamentale. Di conseguenza conviene volare senza guardare la propria vela: uno sguardo alla vela è richiesto solo in certe situazioni. Per esempio in caso di incidente di volo dove un colpo d'occhio alla vela (senza tralasciare di guardarsi intorno per continuare a posizionarsi bene nello spazio) permetterà di comprendere rapidamente la natura dell'inconveniente. Delle veloci e regolari occhiate alla vela possono essere utili quando si vola accelerati, o anche solo a braccia alte, perché a questi regimi si perde una parte del contatto con l'ala a causa della mancanza di tensione dei comandi. Negli altri casi, un pilota che guarda spesso la sua vela è un pilota che non ha acquisito confidenza con le sensazioni che l'ala gli trasmette.

### Percezione del vento relativo

Il vento relativo che ci accarezza il viso ci dà informazioni sulla nostra velocità, sui movimenti pendolari, sulla massa d'aria che stiamo attraversando. Arrivando in una zona turbolenta il flusso d'aria diventa meno regolare. La pressione dell'aria sul viso diventa incostante. La carezza del vento relativo cede il posto a piccoli "schiacci d'aria". Bisogna imparare a percepire questi sottili cambiamenti e non appena li si avverte è necessario prepararsi a gestire dei disequilibri: bruschi movimenti nella selletta e movimenti pendolari dovuti al passaggio in una zona turbolenta. Mettiamoci in posizione "neutra", pronti a reagire. È per questo motivo che molti piloti (soprattutto quelli che fanno acrobazia) non sopportano di volare con un casco integrale che impedisce buona parte di queste sensazioni tattili. Capita anche di sentire sul viso delle folate irregolari di vento senza che la vela sia interessata da movimenti dovuti alla turbolenza: sospeso 8 metri sotto l'ala, il pilota può trovarsi in una zona di turbolenza e la sua vela no.

### Il rumore del vento

Il rumore del vento, dovuto al fluire dell'aria attorno alla testa, permette di apprezzare la velocità nell'aria. Variazioni di questo rumore indicano movimenti pendolari. Ogni vela produce un suo suono particolare nel volo equilibrato e tutta una gamma di suoni legati ai movimenti pendolari. Abituatevi ad ascoltarli! Un suono che diventa più acuto sta ad indicare una accelerazione. Il rumore del tessuto che si affloscia ci dice che l'ala si sta deformando e che forse è in arrivo una chiusura. Quando arriva la chiusura il rumore diventa sordo. Uno schiocco, accompagnato da uno scossone e

da un rapido sollevamento è il segnale di una riapertura ampia e decisa. L'uso di un casco integrale fa perdere parte di queste indispensabili sensazioni uditive!

### AZIONE!

È soprattutto lungo l'asse del beccheggio che i movimenti pendolari si manifestano con importanti ampiezze e grandi cambi di velocità. E sempre sull'asse di beccheggio si generano le più grandi variazioni di portanza e di carico alare. Il beccheggio, agendo sull'angolo di incidenza, è direttamente responsabile delle chiusure.

Quando l'ala picchia, al pilota sembra di cadere in avanti mentre avverte un calo della portanza e del fattore di carico. Se la picchiata è importante, questa impressione di "caduta" è ancora più forte.

Al contrario, quando la vela cabra, aumentano il fattore di carico e la portanza. In questo caso il pilota percepisce una sensazione di disagio come se stesse cadendo all'indietro: si avverte un disequilibrio che alcuni piloti non riconoscono, soprattutto quando è brutale. Allora cercano di riequilibrarsi tirando sui comandi dei freni: è l'inizio del casino!

È necessario distinguere i due tipi di beccheggio:

- **aerodinamico**: è caratterizzato da un alleggerimento del comando senza che ci sia una picchiata dell'ala. Capita quando ci si imbatte in una forte discendenza o nel gradiente di vento in fase di atterraggio. In questi casi, il movimento di beccheggio è progressivo e non acquista né velocità né ampiezza. Bisogna lasciare che l'ala riprenda velocità non essendoci rischi di chiusura.

- **dinamico**: è caratterizzato da un brusco alleggerimento del comando e da un deciso movimento a picchiare della vela. Bisogna tassativamente intervenire sui comandi per controllare la picchiata ed impedire una grossa chiusura frontale. I piloti che fanno acrobazia provocano volutamente, controllandole, delle grandi picchiate dinamiche della vela per poter fare poi delle manovre particolari come le inversioni e i "tumbling".

Per controllare ed anticipare i movimenti di beccheggio non basta: "quando picchia, frena, quando cabra, alza le mani". Lo sapete bene: è l'anticipo che rende efficace il nostro pilotaggio. Utilizzando tutti i nostri sensori contemporaneamente (corpo, mani, occhi, viso, orecchie) si potrà ottenere un pilotaggio attivo ed anticipato.

Attraversando una zona di turbolenza, l'ala si muove lungo i suoi diversi assi ed è indispensabile percepire le variazioni di equilibrio, di sforzo sui comandi, i riferimenti a terra, la sensazione ed il rumore del vento relativo!

### Al momento giusto

In volo rettilineo, quando si avverte un brusco alleggerimento del comando e l'inizio di una picchiata, si deve ristabilire il contatto con l'ala effettuando una frenata dinamica. Questa frenata dinamica deve essere fatta "al momento giusto" (n.d.t. - i Francesi usano il termine "Temporisation" e gli Inglesi "Timing"): è un'azione decisa, rapida e precisa che richiede di agire sui freni sino a che non si ritrova il contatto con la vela e si blocca la picchiata.

L'ampiezza di questo intervento sui freni è proporzionale all'alleggerimento percepito ed alla dinamica del fenomeno in corso: può andare da qualche centimetro a tutta l'escursione dei freni! Infatti, mentre l'ala sta

picchiando, non c'è pericolo di mandarla in stallo: tirare completamente i freni, ma per il solo tempo necessario, è imperativo nel caso di picchiata ampia e veloce che rischia di generare una chiusura. A intervento completato, l'ala ritrova il suo equilibrio ed è molto importante rimettersi allora in posizione "neutra", e non a "braccia alte", per 4 buoni motivi:

- riprendendo velocità l'ala tenderà a picchiare di nuovo rischiando di dare inizio ad una serie di picchiate;
- a "braccia alte" la vela è meno resistente alle turbolenze ed alle chiusure;
- a "braccia alte" si perde il contatto con la vela (per la mancanza della percezione della resistenza nei comandi) mentre tale contatto è essenziale;
- un pilota che resta bloccato a "braccia alte" è un pilota che non reagisce.

Torniamo alle grandi picchiate frontali: raramente esse sono simmetriche. Sovente la turbolenza interessa di più una sola semi ala e di conseguenza bisogna agire simultaneamente sulla selletta e sui freni. Non appena si sente un disequilibrio laterale accompagnato da variazioni di sforzo sui comandi, si deve effettuare una correzione di contro/selletta (spostando il peso dalla parte che sta su) e restare in contatto con la semi ala portante per mezzo del relativo comando. Nello stesso tempo bisogna intervenire per bloccare la picchiata della semi ala che rischia di chiudere. Non appena la vela ritrova il suo equilibrio, si ritorna alla posizione "neutra" riportando i comandi nella suddetta posizione. Ma questo riportare i comandi al "neutro" non è facile da fare. Io consiglio ai piloti debuttanti, per agevolare un dosaggio più preciso, di far scivolare i comandi lungo le bretelle. Appoggiandosi sulle bretelle si è più precisi nell'uso dei freni e si è facilitati nel ritrovare la posizione di equilibrio nella selletta. Un pilota valido non ha alcun movimento parassita dovuto a gambe e braccia scomposte.

### Inclinate la vela!

In turbolenza (e soprattutto vicino ai costoni dove è pericolosissimo avere delle chiusure) c'è tutto l'interesse a fare delle virate inclinate per sfruttare la termica. L'aumento del fattore di carico, della velocità e della portanza dovuti a questa inclinazione, rinforzano la stabilità dell'ala e la preservano dalle chiusure.

Effettivamente le chiusure arrivano spesso quando si gira piatti, o in volo rettilineo, perché in queste condizioni la vela è più sensibile alle raffiche di vento. La tecnica di girare piatti può essere utilizzata quando c'è la necessità di minimizzare il tasso di caduta e solo in termiche molto larghe e non turbolente.

Una vela ben equilibrata, che gira a media o forte inclinazione non è soggetta a grandi chiusure.

### Riflessi da rieducare

La vela scivola, stabile e ben equilibrata, nell'aria quando un'improvvisa raffica di vento che sale la fa cabrare. Il pilota avverte la perdita di equilibrio: sorpreso (o non ancora abituato a questa situazione) cerca di riportarsi in equilibrio appendendosi ai freni, effettuando quindi una violenta frenata, con conseguente accentuazione della cabrata. Poi alza le braccia, ma con un leggero ritardo, favorendo così un'ancora più grande picchiata. Bisogna quindi stare attenti, nel dire ad un pilota con ancora poca esperienza, di alzare le braccia quando la sua vela cabra, anche se teoricamente ciò è più che corretto. È meglio consigliargli di mantenere la posizione "neutra" e di prepararsi ad intervenire "al momento

giusto" per bloccare l'eventuale successiva picchiata.

Altro esempio realmente accaduto: un pilota subisce una grande chiusura frontale ed avverte la sensazione di cadere all'indietro; nella confusione tira completamente i freni provocando un repentino stallo totale. Una siffatta reazione, in prossimità del terreno, avrebbe potuto avere delle gravi conseguenze. Senza dubbio è stata la sensazione della brutale perdita di equilibrio a portare il pilota ad aggrappandosi ai freni per cercare di ritrovare l'equilibrio.

Andiamo un po' più avanti. Sin dalla prima infanzia l'uomo sviluppa dei riflessi legati all'equilibrio. Se cade all'indietro, istintivamente allunga le braccia dietro la schiena, per ammortizzare la caduta. È lo stesso riflesso che, involontariamente, può manifestarsi in volo quando la vela cabra decisamente ed inaspettatamente: si allungano le braccia all'indietro per ammortizzare la caduta! Questo spiega perché certi piloti fanno stallare la loro vela a seguito di un accentuato movimento basculante all'indietro.

Esempio del secondo tipo: forte raffica di vento discendente con la vela che picchia decisamente in avanti. Succede che il pilota, sorpreso, a disagio, o sotto pressione, non reagisce. Egli non agisce sui suoi comandi mentre è indispensabile intervenire "al momento giusto" per controllare il movimento di picchiata. Tenendo le braccia ben alte e protese in avanti, il nostro pilota non sta forse cercando di proteggersi (come farebbe ognuno di noi a terra, in caso di caduta in avanti)?

Quando si vola in parapendio bisogna liberarsi dei riflessi condizionati legati al nostro essere dei terrestri. Bisogna essere capaci di muovere indipendentemente corpo, mani e braccia.

#### In definitiva:

Un pilota valido è un pilota capace di percepire, comprendere ed agire. Le sensazioni di equilibrio sono alla base di un corretto pilotaggio. Esse devono essere completate acquisendo quegli automatismi che consentono l'utilizzo fine e preciso dei comandi. Un pilota, bene in equilibrio, potrà gestire al meglio eventuali inconvenienti di volo; conoscendo bene il comportamento della sua vela in turbolenza, avendo già acquisito gli automatismi necessari, sarà in grado di migliorare il suo modo di pilotare, procedendo per gradi e lavorando molto senza stancarsi di ripetere gli esercizi. Infatti è la ripetizione che fa fissare la conoscenza.

Bisogna quindi volare, volare, ed ancora volare per raggiungere la conoscenza, possibilmente sotto lo sguardo vigile di un valido istruttore.

#### Intervalli di velocità

*(I valori numerici di seguito riportati sono indicativi e variano da vela a vela)*

E' bene distinguere due condizioni di volo:

fra "braccia alte" e tasso minimo di caduta l'ala ha il miglior rendimento in velocità, efficienza e manovrabilità. Ma è un intervallo corto che richiede sensibilità e precisione negli interventi sui comandi: infatti nei primi 20 cm di escursione dei freni si gestisce la metà dell'intervallo di velocità nel quale la nostra vela vola (braccia alte = 36 km/h, velocità minima 22 km/h). a 20 cm di trazione corrispondono 7 km/h in meno: la metà alta dell'intervallo di velocità.

fra tasso minimo di caduta e velocità minima il rendimento si degrada. Ci si trova in questo intervallo quando i freni sono tirati negli ultimi 40 cm, non bisogna utilizzare questa zona se non per intervenire "al momento

giusto" per bloccare una picchiata e per controllare i movimenti dinamici della vela. A 40 cm di trazione corrispondono 7 km/h in meno: la metà bassa dell'intervallo di velocità.

- **Braccia alte** - velocità: 36 km/h. La posizione "braccia alte" corrisponde spesso alla massima efficienza. È il regime di volo che si cerca di usare durante i traversoni: ma, attenzione, a "braccia alte" non c'è più tensione sui comandi e si perde in contatto diretto con l'ala.

- **Neutro** - Freni tirati per 10 cm, velocità 32 km/h; sforzo: 400 grammi = peso della mano. È la posizione che ci permette di essere in contatto diretto con la vela. Grazie alla leggera tensione dovuta al peso delle mani sui comandi si percepisce la minima variazione di resistenza dei freni e si può accelerare o frenare.

- **Minimo tasso** di caduta - freni tirati per 20 cm; velocità: 30 km/h; sforzo: 2 kg. Al di sotto di questo regime il rendimento della vela si degrada e l'ala diventa poco manovrabile e meno pilotabile.

- **Velocità minima** - freni tirati per 60 cm; velocità: 22 km/h; sforzo: 8 kg. È il limite inferiore del regime di volo: al di sotto la vela stalla.

Non si è mai vista una vela chiudere durante una virata equilibrata a media o grande inclinazione. Tutt'al più delle piccole chiusure in punta d'ala, senza alcuna conseguenza. Più è turbolento, più bisogna girare inclinati per stabilizzare l'ala ed impedirle di chiudere.

*Trovo sbagliato indirizzare la maggior parte dei piloti sulla difficile via del volo in termica perché non è affatto accessibile a tutti e richiede un notevole volume di pratica.*

Marc Boyer

## quota associativa **FIVL 2006**

**50,00 €**

### + Assicurazione RC Axa

#### Opzione 1

**35,00 €** (aumentata 5 euro)

Massimale: €516.457 (minimo di legge)

Danni indiretti fino a €77.468

Scoperto del 10% - Franchigia €258

Elisoccorso: €1.000 max per anno - max 2 volte/socio/anno

**Il massimale non è più sufficiente in diversi altri paesi**

#### Opzione 2

**45,00 €**

Massimale €1.032.914

Massimale per danni indiretti : €103.291

Nessuno scoperto % - Franchigia €258

Nuova favorevole clausola di indipendenza dei danni indiretti dai diretti

Elisoccorso: €1.000 max per anno - max 2 volte/socio/anno

#### Opzione 3

**65,00 €**

Massimale €2.000.000

Massimale per danni indiretti : €125.000

Nessuno scoperto - Franchigia €258

Nuova favorevole clausola di indipendenza dei danni indiretti dai diretti

Elisoccorso: €1.000 max per anno - max 2 volte/socio/anno

## QUANTO SI PAGA QUEST'ANNO?

Considerando:

la quota associativa CFP

di **25,00 €**

**l'importo totale inclusivo di  
FIVL e assicurazione è :**

**110,00 €**

Con assicurazione minima

**120,00 €**

Con assicurazione media

**140,00 €**

Con assicurazione massima

Per iscriversi si può effettuare un versamento sul conto corrente

**Intesa BCI**

abi 3069 cab 12320 cin: X

Conto n° 28870 4636 102

Intestato a Franco Baccara

E avvertire Franco telef. 329 4133588

o Mail [fbaccara@spin.it](mailto:fbaccara@spin.it) del versamento effettuato

# CALENDARIO DELLE ATTIVITA'

## Musi: *chi vola a capodanno . . .*

**Domenica 1 gennaio 2006**

ore 11:00 alle sorgenti

. . . solo per i duri

## assemblea dei soci CFP

**Domenica 22 gennaio 2006**

ore 9:45 in prima convocazione

ore 10:45 in seconda convocazione

da IDILIA

Serata  
**RIPIEGAMENTO  
EMERGENZE**

venerdì  
**20 gennaio**  
ore 20:30

Presso la palestra di **Vedronza**

*sarà a disposizione dei soci anche il porosimetro per  
misurare l'usura del tessuto delle vele*



## SCii ? VOLATA !!!

domenica **29 gennaio**

**Forni di Sopra**

1° gara di precisione valide per il Campionato  
2006 CFP

Ritrovo presso il bar alla base delle piste Cimacuta

Alle 10:00

Niente gara di slalom . . . ma se portate gli sci ci faremo  
anche qualche bella discesa in compagnia!

I MIGLIORI AUGURI  
DI UN FELICE  
**2006**  
CON TANTE  
SPLENDIDE GIORNATE  
DA DEDICARE  
AL VOLO!

