



NOTIZIARIO

05-06-07
2006

N° 106

Ciclostilato in proprio presso la sede sociale - UDINE - via Buia, 2/3 E-Mail fbaccara@xnet.it Redazione a cura di FRANCO BACCARA

Svolà in Bernadia

Torlano, 1 luglio

Numerosi i partecipanti al tradizionale appuntamento di Torlano, quest'anno più contenuto nella forma, ma non nella sostanza. Non c'era il tendone ma un discreto telone e tanta birra consentivano di combattere le calure di questa torrida estate. Si è volato, anche se con un leggero nordovest in quota che rendeva l'aria turbolenta e non ci faceva trovare le termiche dove normalmente le cerchiamo... musica, grigliata e falò serale con consuete esibizioni, sempre più spettacolari, dei professionisti di SPUTAFUOCO

Nuovo biposto

Il caro vecchio Big Foot è andato in pensione... Il consiglio direttivo ha deciso per l'acquisto di un nuovo parapendio tandem. Si tratta di un Independence Speed, DHV 1-2.

Chi lo ha provato lo ha trovato eccellente nel gonfiaggio, maneggevole e facile anche in atterraggio.

Si rammenta che il biposto, coperto da assicurazione sul mezzo, è a disposizione di tutti i soci in regola con l'abilitazione tandem.

CAMPIONATO PRECISIONE CFP - classifica al 12 luglio

pos	Pilota	media cm	punti	valide	fatte	dettagli
1	Gobbo Gianandrea	81	2758	3	3	- Forni 72 cm - S.Valentino 70 cm - Svolà Bern 100 cm
2	Scubla Vittorio	277	2170	3	3	- Forni 30 cm - S.Valentino 470 cm - Montasio 330 cm
3	Guglione Claudio	475	1575	2	2	- Forni 360 cm - Svolà Bern 65 cm
4	Radina Umberto	550	1350	2	2	- Forni 400 cm - Montasio 250 cm
5	Zonca Marco	673	980	1	1	- S.Valentino 20 cm
6	Ceoldo Claudio	685	945	1	1	- Forni 55 cm
7	Pinosa Franco	713	860	1	1	- S.Valentino 140 cm
8	Turel Giorgio	723	830	1	1	- Svolà Bern 170 cm
9	Minotto Roberto	727	820	1	1	- Montasio 180 cm
10	Nonino Eugenio	727	820	1	1	- S.Valentino 180 cm
11	Baccara Franco	825	525	1	1	- Montasio 475 cm
12	Zamparo Annamaria	830	510	1	1	- S.Valentino 490 cm
13	Baron Stefano	890	330	1	1	- S.Valentino 670 cm
14	Cantarutti Stefano	903	290	2	2	- S.Valentino 810 cm - Montasio 900 cm
15	Matteu Gianpietro	937	190	1	1	- S.Valentino 810 cm
16	Gil Veronica	973	80	1	1	- S.Valentino 920 cm

Festa del Montasio

Saletto 9 luglio

L'impegno di John Martina e Stefanone anche quest'anno ha riservato ai piloti appassionati di montagna momenti intensi e indimenticabili. Ritrovo verso le 9 presso l'atterraggio di Saletto per una bibita e l'iscrizione e via di buon passo ad affrontare quei 45 minuti di salita per raggiungere il decollo sotto le pendici del Montasio. Vento debole, direzione perfetta. Oltre 20 i piloti in volo in un ambiente mozzafiato e condizioni abbastanza tranquille per un volo d'alta montagna. Bell'intermezzo anche dopo il volo, in attesa dell'ora di pasto, con un rinfrescante tuffo in una pozza d'acqua di torrente sotto una cascata d'acqua ... neanche tanto fredda in fin dei conti. Festeggiamenti e libagioni tra ricchi premi a sorteggio per tutti i partecipanti.



EMERGENZE

Estratto da un articolo pubblicato su "Swiss-glider" da Karl Slezak, responsabile della sicurezza presso il DHV su Parapente Mag Voiles 2006 Tradotto da Carlo Anzil.

Le moderne emergenze, o paracadute di soccorso, hanno delle prestazioni notevoli. Tuttavia bisogna evitare certi errori di montaggio e... saperle usare!

I primi paracadute di soccorso avevano dei tassi di caduta elevati e scendevano in maniera molto instabile. L'arrivo al suolo era molto duro, ma hanno salvato numerose vite. Oggi il pilota che fa emergenza, con un paracadute di soccorso di recente fattura, quasi certamente tocca terra senza farsi male. Infatti i paracadute di soccorso hanno subito una formidabile evoluzione tecnica: basti ricordare che mentre i primi paracadute di soccorso scendevano a 8 m/s, quelli attuali planano dolcemente a 4,5 m/s e senza pendolare. I piloti d'oggi sono quindi pronti a lanciare l'emergenza, molto di più che in passato.

Ma, mentre le statistiche evidenziano che l'emergenza funziona, anche se lanciata all'ultimo momento, a meno di 100 metri da terra, molti piloti incappati in incidenti, dichiarano: "non mi è neppure passato per la mente di lanciare l'emergenza". Da un certo punto di vista questo comportamento ha una sua logica, in quanto il pilota tenta innanzitutto di fare la cosa che sa fare meglio: riportare la vela in condizioni di volo normale. Solamente quando si rende conto che la situazione è diventata incontrollabile pensa di servirsi dell'emergenza. Situazioni tipiche sono i molti incidenti iniziati ad altezze elevate e risolti con il lancio dell'emergenza solo all'ultimo momento!

Effetto psicologico del "ralenti".

Bisogna sapere che il nostro "conscio" ci inganna, facendoci vivere certe situazioni estreme al "ralenti". Sfortunatamente invece tali episodi, seppure emotivamente forti, scorrono velocemente in tempo reale. Ad esempio, un pilota in pericolo può giudicare ancora adeguato il suo tentativo di recupero della vela, mentre lo stesso pilota, trovandosi come spettatore in una situazione simile, riconosce subito che la situazione sta degenerando ed è necessario lanciare subito l'emergenza.

Molti piloti raccontano che, trovatisi in una situazione estrema,

hanno fatto così, poi cosà tentando di riprendere il controllo della vela, ma tutto ad un tratto hanno picchiato contro il suolo... molto prima di quanto se l'aspettassero. La percezione temporale dell'evolversi di un incidente è rallentata rispetto alla realtà dei fatti.

Sottoposti ad un forte stress, generalmente non siamo in grado di intraprendere delle azioni "ragionate" ma agiamo in modo automatico. Un pilota che si è intensamente esercitato (in corsi SIV) a reagire correttamente in caso di grossa chiusura, saprà intervenire in modo corretto al momento giusto. Ha imparato quando, come e con che intensità bisogna intervenire con i freni ed è in grado di capire se la situazione è risolvibile o se bisogna tirare l'emergenza. Questo "fiuto" e questa capacità di scelta difettano in chi manca di esercizio: inoltre, una situazione di estrema urgenza, come quella in questione, è il peggior momento possibile per mettere in pratica qualcosa che si conosce solo in teoria.

Di fronte ad un pericolo, il cervello si mette parzialmente da parte e non funziona più con sufficiente lucidità. Molto spesso in simili frangenti il pilota non ascolta altro che l'istinto. Orbene, un comportamento guidato dall'istinto, e non dalla conoscenza e dall'esperienza, è tutto concentrato sul problema piuttosto che sul trovarne la soluzione. Facciamo un esempio: in caso di una grossa chiusura spesso il pilota si concentra sulla causa (la chiusura) invece di reagire in funzione delle conseguenze del problema (ad esempio rotazione rapida). Ed ecco allora che il pilota "pompa" come un forsennato dalla parte chiusa per riaprire la sua vela e risolvere al più presto il problema... con il rischio di ottenere l'effetto contrario a quello desiderato. Si comporta come un automobilista inesperto che, sorpreso in curva da una placca di ghiaccio, istintivamente frena per rallentare mentre non dovrebbe proprio toccare i freni.

Anche a soli 20 metri da terra un paracadute di soccorso può ancora fare il suo dovere...

Alcune brevi considerazioni sul comportamento umano in situazioni di emergenza permettono di capire perché il pilota non apre praticamente mai il paracadute di soccorso a bassa quota. È proprio a bassa quota che la situazione richiede un lancio dell'emergenza senza indugi perché in tale situazione non rimane che un minimo lasso di tempo per agire correttamente. Non c'è margine d'errore quando il suolo è a soli 5 o 10 secondi! A 50 metri dal terreno si può ancora riprendere il controllo della vela partita in autorotazione a seguito di una grossa chiusura, ma solo a condizione che la manovra sia eseguita alla perfezione. Infatti se il pilota reagisce "quasi" alla perfezione (ovvero agisce troppo sui comandi o troppo poco o in ritardo), o se delle turbolenze continuano ad interferire sul comportamento dell'ala, si può arrivare alla tragedia perché non c'è tempo per fare delle correzioni. Chi, a parte i piloti ben allenati, può garantire che in una tale situazione saprà reagire esattamente come si deve? C'è una minima probabilità di riprendere il controllo della vela quando non si hanno che 5 o 10 secondi di tempo per farlo. Al contrario c'è un'alta probabilità di atterrare senza danni facendo emergenza. Inoltre, se si prende in considerazione il rischio di possibili fratture a causa dell'impatto con il terreno con una vela fuori controllo, mentre si può atterrare dolcemente sotto un paracadute d'emergenza non c'è motivo di esitazione! Non ci sono dubbi: in una situazione estrema, tirare l'emergenza è la soluzione migliore.

Al massimo 3 secondi dopo aver preso una grossa chiusura, il pilota deve sapere se ha o no il controllo della situazione, sia che abbia o non abbia già effettuato un intervento. Se la vela parte all'indietro vuol dire che il pilota ha frenato troppo la semiala aperta e la vela è andata in stallo negativo. Può anche capitare che la vela parta in autorotazione positiva. In questi casi, se la distanza dal terreno è inferiore a 100 metri, bisogna tirare l'emergenza senza indugio. **"Ero troppo basso per lanciare l'emergenza" si legge spesso nei rapporti di incidenti. È falso: si è troppo bassi solo quando si impatta il terreno!** Un'emergenza lanciata anche a solo 20 metri da terra può ancora aprirsi quel tanto che basta per assorbire gran parte dell'energia cinetica ed ammortizzare considerevolmente l'impatto. I nuovi paracadute di soccorso si aprono velocemente e nella maggior parte dei casi passano meno di 3 secondi tra il lancio e l'apertura totale dell'emergenza.

MATERIALI SENZA DIFETTI

Se bisogna tirare l'emergenza con poca quota, l'operazione deve essere veloce e quindi ha grande importanza la forma del contenitore. Attenzione alle "trappole" dei Pod complicati: tubi stretti, calzette, Pod con estrattori... Le soluzioni semplici e ben collaudate sono spesso le migliori: non ci si deve dover porre troppe domande quando si monta un'emergenza, tutto deve presentarsi in forma logica. Dopo ogni ripiegamento e reinserimento dell'emergenza nell'imbrago, bisogna accertarsi che tutto funzioni alla perfezione, lanciando l'emergenza appesi sotto un portico, verificando che non ci siano degli ostacoli all'estrazione e che le cinghie d'attacco non interferiscano con l'acceleratore.

Un buon montaggio deve permettere al pilota, dopo aver afferrato la maniglia, di aprire completamente il contenitore con un solo deciso movimento, e di lanciare, con un gesto vigoroso, il pacchetto verso uno spazio libero.

I vantaggi dei contenitori ventrali sono innegabili: facilità nell'impugnare la maniglia, lunghezza ridotta fra impugnatura e Pod, massima efficacia di lancio nella direzione più favorevole.

Una apertura rapida e senza intoppi può risultare di importanza vitale: nell'estrazione non si deve tollerare alcun problema, anche se minimo, relativo sia alla costruzione dell'imbrago che al montaggio dell'emergenza (impugnatura poco accessibile, contenitore difficile da aprire, cinghia di collegamento Pod – maniglia troppo lunga per consentire un buon lancio...). È importante ricordarsi di controllare tutto ciò quando si decide di acquistare una nuova selletta.

Un'emergenza regolarmente arieggiata e ripiegata si aprirà più velocemente. Questa differenza, in caso di lancio dell'emergenza in prossimità del terreno, può risultare determinante. Nel 2003, due gravi incidenti si sono verificati perché i piloti non sono riusciti a lanciare il paracadute di soccorso. In entrambi i casi si è riscontrata la non compatibilità tra il contenitore interno (Pod) e quello esterno della selletta! Quando facciamo le prove in palestra, troviamo ancora delle emergenze che non possono funzionare! È dunque indispensabile, quando si cambia emergenza o imbrago, far un controllo accurato della compatibilità fra i due elementi e, dopo aver rimontata l'emergenza, fare una prova di estrazione. Per tale prova il pilota deve essere seduto nella selletta, nella abituale posizione che assume in volo, appeso ad un trespolo o sotto un portico e fare almeno un paio di lanci per verificare che tutto funzioni alla perfezione.

PREPARARSI MENTALMENTE

"Fare emergenza" non fa parte del repertorio delle manovre "naturali" di molti piloti che, in situazioni estreme, semplicemente non si ricordano di poter "fare emergenza"! Ma c'è di più: l'analisi degli incidenti evidenzia che in 9 casi su 10 i piloti sovrastimano le proprie capacità. In altre parole, il 90% dei piloti in situazione di emergenza continua, troppo a lungo, a cercare di riprendere il controllo della vela, diventata incontrollabile, invece di "fare emergenza". È un vero peccato perché la probabilità di cavarsi dai guai senza danni, o tutt'al più con leggere conseguenze, atterrando con il paracadute di soccorso (di recente fattura e correttamente montato), anche su di un terreno duro (nella metà dei casi si atterra sugli alberi) è del 10/1!

L'analisi dei rischi porta alla conclusione che lanciare l'emergenza, in una situazione estrema che non si controlla, è sempre la soluzione migliore. La probabilità di ricontrollare una vela, in un lasso di tempo di 5 o 10 secondi, dopo che se ne è perso il controllo, è veramente minima. Al contrario è molto alta la probabilità di scendere sotto un paracadute di soccorso e posarsi a terra senza danni.

Si riscontrano spesso delle anomalie nel montaggio, nel ripiegamento e nel tipo di pod.

Bertrand Maddalena, esperto in manutenzione e riparazione presso Ripair

La cosa migliore è fare controllare il tutto da un professionista.

Spesso la compatibilità pod – emergenza – selletta non è buona ed impedisce all'emergenza di uscire al momento del bisogno.

Bisogna fare molta attenzione a questi tre punti.

1) Allenatevi in palestra.

Chi ha automatizzato il lancio dell'emergenza, dondolando in tutte le direzioni sotto un portico, sarà capace di reagire con efficacia nel momento del bisogno. Un tale allenamento dovrà essere ripetuto ogni qualvolta si cambia selletta.

2) Lanciate l'emergenza in un corso SIV.

Ogni pilota dovrebbe provare, almeno una volta, a lanciare l'emergenza sull'acqua in un corso SIV. In tale occasione il pilota capirà anche quando la situazione diventa incontrollabile ed è il momento di fare emergenza.

Inoltre, all'inizio di ogni volo, bisogna abituarsi ad andare a cercare la maniglia dell'emergenza. Questo semplice esercizio sarà di grande aiuto in caso di situazione difficile (twist, forte dondolamento laterale, grande chiusura) che renderà complicato individuare visivamente la maniglia.

3) Preparatevi mentalmente.

Un esercizio mentale è molto utile: consiste, di tanto in tanto, nell'immaginare, nel visualizzare le situazioni in cui bisogna "fare emergenza" (collisione in volo, cravatta con autorotazione, grande chiusura dopo uno stallo...). Questo si dimostrerà un vantaggio decisivo, nella reale situazione di pericolo, perché il subcosciente avrà già memorizzato lo schema dei gesti necessari.



CALENDARIO DELLE ATTIVITA'

... quelle finora programmate ...

Green Volley



Faedis

23 luglio

Con decollo da Porzus e atterraggio a Faedis

prova di precisione valida per il Campionato 2006 CFP

Festa in Val Resia



Stolvizza di Resia

30 luglio

Con trasporto organizzato in decollo Pustigost

Per informazioni: Francesco Buttolo 339-428145

prova di precisione valida per il Campionato 2006 CFP

Festa di Musi



6 agosto

Tradizionale appuntamento in
concomitanza della

festa degli Alpini

prova di precisione valida per il Campionato 2006 CFP



4° Piray

13 agosto

Cercivento

Ritrovo: ore 10:00

in atterraggio



informazioni Marzio: 338-4253297

prova di precisione valida per il Campionato 2006 CFP

Festa a Buia

20 agosto



Organizzata dal Baldo

informazioni Baldo: 328-1661140

prova di precisione valida per il Campionato 2006 CFP

GITA SOCIALE

24 settembre



In località di volo raggiungibile per
attività giornaliera da decidere (tra
Triveneto, Austria, Croazia)

Per informazioni contattare Franco: 329-413358

Risultati Online contest

al 12 luglio

- **Centro Friulano Parapendio:**
2° club in classifica generale Italiana
- **Marco Zonca:**
7° pilota in classifica generale italiana
- **Alessandro Peruzzi:**
miglior volo dei nostri con andata e ritorno

