



Volare meglio

Torlano: 20 e 21 ottobre



SERATE
di
FORMAZIONE

curate da

Maurizio
Bottegal

Maurizio Bottegal è un grande protagonista del volo libero, a livello mondiale. Più volte campione italiano, detentore di diversi record di distanza, istruttore, collaudatore. Vola in parapendio da vent'anni e da vent'anni vola ai massimi livelli. In queste serate ha cercato di svelarci "i suoi segreti", quegli accorgimenti che gli anno consentito di mantenersi negli anni saldo in una posizione di rilievo, nonostante l'evoluzione che ha interessato questa disciplina sportiva con gli enormi cambiamenti nei mezzi, nelle tecniche di pilotaggio, nei sistemi di gareggiare.



Un momento della serata

I suoi messaggi erano rivolti a tutti i piloti, dal più competente e agguerrito al più timido neobrevettato. Nel corso di queste due serate è riuscito a trasmetterci, utilizzando delle semplici parole chiave, degli strumenti per migliorarci come piloti, per far tesoro delle situazioni

che viviamo e che ci consentono di arricchire la nostra esperienza giorno dopo giorno.

La prima serata era più focalizzata su aspetti tecnici e pratici del volo, la seconda più orientata alla sfera psicologica.



Uno sguardo alla platea

Ci ha aperto gli occhi su tante piccole cose importanti, alcune delle quali già inconsciamente facciamo, insegnandoci comunque a farle meglio.

Ha affrontato temi specifici come le tecniche di pilotaggio in volo accelerato, le tecniche di discesa rapida; ci ha insegnato come sfruttare al meglio le ascendenze e come leggere l'aria alla ricerca di termiche osservando gli altri piloti in volo e l'ambiente che ci circonda; ha dato alcune dritte a chi intendesse approcciare il mondo dell'acrobazia.

Un sentito ringraziamento all'amico *Maurizio Bottegal* e alla *Parrocchia e Misericordia di Torlano* che ha messo a disposizione la sala per queste serate.

Franco Baccara

CARATTERISTICHE DELLE VELE

di **Bruce Goldsmith**

(Articolo comparso su *Cross Country* n° 104. Traduzione di Carlo Anzil)

Bruce Goldsmith è uno dei più completi piloti di volo libero: attuale vice-campione d'Europa e svariate volte campione d'Inghilterra sia di parapendio che di deltaplano. Bruce è il progettista dei parapendio della ditta Airwave.

Un incidente di volo, capitato nel mio Club ad un pilota che volava poco con un DHV 1-2, mi ha fatto pensare. Testimoni oculari hanno raccontato che la vela del pilota ha subito una chiusura totale a circa 100 metri dal suolo per poi entrare in una serie di configurazioni quali rotazioni, stalli, picchiate ed ancora chiusure sino al tragico fatale impatto con il terreno roccioso. Sempre i testimoni dicono che il pilota ha fatto dei deboli tentativi per fermare la cascata di configurazioni e non ha cercato di lanciare il paracadute di soccorso. La domanda che mi sono posto è stata: cosa è successo di così grave, ad un pilota che vola con una vela certificata DHV 1-2, da trovarsi coinvolto in una sequenza di configurazioni pericolose a seguito di una chiusura, e cosa dobbiamo fare per non finire in una situazione simile.

Nella mia lunga carriera di pilota mi sono trovato spesso volte in situazioni analoghe e, durante i test, ho anche volutamente cercato di ripetere le stesse sequenze intervenendo sui comandi in modo sbagliato o fuori tempo.

Io ritengo che alla domanda del perchè, in simili situazioni il pilota si comporti in modo non corretto, si possa trovare una risposta nelle reazioni automatiche e quasi istintive del pilota stesso. Noi tutti arriviamo al volo libero con alle spalle molti anni di normale vita passata "coi piedi per terra" e ci portiamo dietro delle reazioni profondamente radicate tanto da diventare "naturali". Ad esempio, quando rischiamo di perdere l'equilibrio o di cadere, viene "istintivo" stendere le braccia in avanti o indietro per proteggersi o per riasquistare stabilità. Ci vogliono molte ore di volo e tanta pratica per sradicare queste reazioni automatizzate in noi. Un pilota che si sente "cadere all'indietro", a seguito di una grossa chiusura della vela, con molta probabilità "istintivamente" farà quello che si è abituato a fare per terra in tanti anni: allungherà all'indietro le mani per proteggersi dalla caduta. Sfortunatamente questa reazione equivale ad un intervento del tutto sbagliato, e porterà il parapendio, che probabilmente poteva essere ricondotto al volo normale, ad innescare una sequenza di pericolose configurazioni. Al pilota del mio Club, con tutta probabilità, sarebbe andata molto meglio se egli non avesse fatto assolutamente nulla! Infatti la sua vela, DHV 1-2, risolve da sola, senza intervento alcuno da parte del pilota, la quasi totalità delle configurazioni inusuali. Io ritengo che la reazione istintiva di proteggersi allungando le braccia all'indietro, quando ci si ritrova sotto la vela che ci scaraventa in giro in modo repentino, sia la causa principale che innesca la cascata di configurazioni e questo potrebbe essere stato il problema del pilota del nostro Club morto recentemente.

Ma perchè un pilota che vola con vele DHV 1 o 1-2 dovrebbe saper intervenire

correttamente? Di certo le vele di queste categorie dovrebbero ritornare al volo lineare da sole. Non è questo il significato della certificazione? Il DHV effettua i test dei parapendio per vedere come le vele si comportano nelle varie configurazioni, con il pilota che non interviene per nulla. Non vengono effettuati test per vedere come la vela reagisce ad un intervento sbagliato, eccezion fatta per "il contrastare una chiusura asimmetrica". Sarebbe molto utile fare dei test supplementari per constatare cosa succede nel caso in cui il pilota interviene con manovre sbagliate. D'altra parte bisogna ammettere che sarebbe molto difficile, se non impossibile, definire e quindi controllare esattamente come il pilota può intervenire in maniera sbagliata e pertanto il test risulterebbe certamente troppo soggettivo e quindi privo di validità.

La tabella "A" mostra come il DHV definisce le 5 classi di parapendio che noi voliamo. Come potete vedere l'attuale sistema di classificazione di fatto non tiene conto di come il pilota potrebbe reagire, ma solo di come la vela potrebbe reagire in determinate situazioni assicurandosi che il pilota non faccia nulla, che sia come un peso morto. Però noi sappiamo benissimo che raramente il pilota rimane inerte ma interviene sia con comandi sbagliati o casuali, sia con inopportune reazioni istintive.

Accettando il fatto che comunque il pilota farà qualcosa, nella tabella "B", ho riscritto le definizioni delle classificazioni del DHV per evidenziare quelle che, a mio parere, sono le più importanti caratteristiche di ciascuna classe.

Inoltre ho anche riportato in un grafico (Fig. 1) la possibilità di recupero dei parapendii delle diverse classi nel caso si intervenga correttamente, in modo sbagliato o non si intervenga per nulla. Naturalmente il grafico è completamente basato sulla mia esperienza e valutazione, ma ritengo possa essere una valida guida che spiega, anche se in maniera un po' grossolana, le differenze tra le varie classi e come le vele possono reagire agli interventi del pilota.

Per ciascuna classe di vele ci sono tre colonne, che mostrano, su una scala da 1 a 10, la possibilità di recupero della vela nel caso il pilota intervenga correttamente, in modo sbagliato o non intervenga affatto. Prendendo come esempio le vele classificate DHV 1, si può notare come ci siano 8 possibilità su 10 che vele di questa categoria ritornino al volo normale, in aria calma, anche se il pilota interviene in modo sbagliato. Con un intervento corretto, o senza fare assolutamente nulla, la possibilità di riprendere il corretto assetto di volo è del 100%. All'aumentare della classe del parapendio, diminuiscono le possibilità di recupero se non si fa nulla o se si effettua un intervento sbagliato.

Naturalmente molto dipende da quale azione esegue il pilota e quanto sbagliata essa sia, ma io spero che tutto questo possa darvi una indicazione di massima su cosa può succedere usando vele di classi diverse. Infine è interessante notare che intervenendo nel modo corretto, in aria

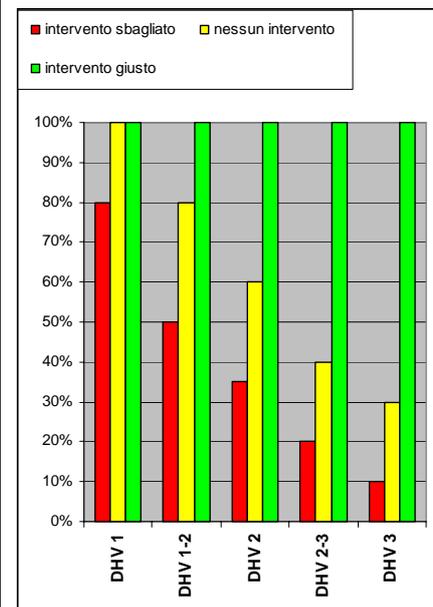
calma, tutte le vele possono essere riportate al volo normale, anche quelle di classe "open".

Tab. A - Classificazione DHV

clas	Descrizione
1	Parapendio con caratteristiche di volo semplici e che perdona molto.
1-2	Parapendio con caratteristiche di volo intuitive
2	Parapendio con caratteristiche di volo esigenti e possibili reazioni dinamiche in turbolenza o a seguito di errori di pilotaggio. Consigliato a piloti che volano regolarmente.
2-3	Parapendio con caratteristiche di volo marcatamente esigenti e possibili violente reazioni dinamiche in turbolenza o a seguito di errori di pilotaggio. Consigliato a piloti con buona esperienza e che volano regolarmente.
3	Parapendio con caratteristiche di volo molto esigenti e possibili violentissime reazioni dinamiche in turbolenza o a seguito di errori di pilotaggio: piccolo margine d'errore: solo per piloti esperti.

Tab. B - Caratteristica delle Classi DHV

clas	Descrizione
1	Parapendio che di solito recupera se il pilota non fa nulla e può recuperare anche se il pilota interviene in modo sbagliato.
1-2	Parapendio che di solito recupera se il pilota non fa nulla, ma che può non recuperare se il pilota interviene in modo sbagliato.
2	Parapendio che può anche recuperare se il pilota non fa nulla, ma che di solito richiede il corretto intervento del pilota
2-3	Parapendio che richiede il corretto intervento del pilota per il recupero e può diventare impossibile se si interviene in modo sbagliato.
3	



Ceo campione sociale CFP 2006 di precisione in atterraggio

CAMPIONATO PRECISIONE CFP 2006 - classifica finale						
pos	Pilota	media cm	punti	valide	fatte	dettagli
1	Ceoldo Claudio	77	2770	3	3	- Forni 55 cm - Musi 25 cm - Cercivento 150 cm
2	Gobbo Gianandrea	81	2758	3	3	- Forni 72 cm - S.Valentino 70 cm - Svolà Bern 100 cm
3	Scubla Vittorio	157	2530	3	6	- Forni 30 cm - S.Valentino 470 cm - Montasio 330 cm - Musi 420 cm - Montenars 430 cm - Cercivento 110 cm
4	Radina Umberto	388	1835	3	3	- Forni 400 cm - Montasio 250 cm - Montenars 515 cm
5	Guglione Claudio	475	1575	2	2	- Forni 360 cm - Svolà Bern 65 cm
6	Zonca Marco	507	1480	2	2	- S.Valentino 20 cm - Montenars 500 cm
7	Nonino Eugenio	577	1270	2	2	- S.Valentino 180 cm - Montenars 550 cm
8	Matteu Gianpietro	623	1130	3	3	- S.Valentino 810 cm - Musi 590 cm - Montenars 470 cm
9	Pinosa Franco	713	860	1	1	- S.Valentino 140 cm
10	Turel Giorgio	723	830	1	1	- Svolà Bern 170 cm
11	Minotto Roberto	727	820	1	1	- Montasio 180 cm
12	Buttolo Francesco	767	700	1	1	- Cercivento 300 cm
13	Baccara Franco	825	525	1	1	- Montasio 475 cm
14	Zamparo Annamaria	830	510	1	1	- S.Valentino 490 cm
15	Baron Stefano	890	330	1	1	- S.Valentino 670 cm
16	Cantarutti Stefano	903	290	2	2	- S.Valentino 810 cm - Montasio 900 cm
17	Gil Veronica	973	80	1	1	- S.Valentino 920 cm

Poche le gare utili quest'anno, solo 7 e quattro soltanto i piloti che sono riusciti a realizzare tre misurazioni valide, sotto i 10 metri.

Ale Peruzzi campione sociale CFP 2006 di XC

CAMPIONATO XC CFP 2006 - da OLC, prestazioni dei nostri soci											
	pt	Pilota / vela	data	km	pt	data	km	pt	data	km	pt
1	1552,01	Peruzzi Alessandro <i>Gradient Avax RSE</i>	20/07	230,39	403,18	21/07	252,61	378,92	12/01	204,98	358,71
			08/06	123,27	184,9	21/04	113,23	169,85	05/01	37,63	56,45
2	1459,82	Zonca Marco <i>Gradient Avax RSE</i>	12/06	181,69	317,96	21/07	202,88	304,33	08/01	133,41	233,46
			07/04	146,17	219,25	04/04	122,1	213,68	20/01	97,79	171,14
3	1025,63	Pirata <i>Gradient Avax RSE</i>	20/07	159,6	239,4	25/04	103,98	181,96	19/01	109,19	163,79
			12/06	107,6	161,4	08/04	99,96	149,95	14/01	73,79	129,13
4	812,69	Pinosa Franco <i>Up Targa2</i>	21/07	155,22	271,63	25/04	130	194,99	07/01	60,46	105,8
			02/07	63,07	94,61	19/03	51,08	89,39	05/01	32,16	56,27
5	549,78	Baldo <i>Gradient Avax RSE</i>	22/07	81,72	143	24/06	69,6	104,4	23/01	46,94	82,14
			11/03	45,29	79,25	18/06	47,94	71,91	02/01	39,47	69,08
6	481,95	Miani Paolo <i>Advance - Sigma</i>	24/04	102,73	179,78	06/07	49,51	74,26	31/01	40,71	71,24
			18/03	31,68	55,44	04/04	31,37	54,89	04/01	26,48	46,34
7	346,79	Gobbo Gianandrea <i>Advance Omega 6</i>	24/04	104,74	183,29	08/04	54,27	81,41	08/01	31,34	47,01
			05/02	23,39	35,08						
8	325,17	Baccara Franco <i>Gradient Avax RSE</i>	06/05	39,87	59,8	22/04	37,51	56,27	24/01	37,5	56,25
			11/06	35,18	52,78	10/09	29,64	51,87	02/01	27,55	48,2
9	188,10	Vaccaro Marco <i>Independence Excalibur</i>	24/06	38,77	67,85	08/04	29,28	51,23	22/01	23,54	41,2
			15/07	18,55	27,82						
10	177,22	Ceoldo Claudio <i>Gradient Avax RX</i>	24/04	101,27	177,22						
11	106,79	Martinig Massimiliano <i>Nova Tattoo</i>	10/09	33,85	59,23	25/04	31,7	47,56			
12	27,94	Scubla Vittorio <i>Advance - Epsilon</i>	24/04	18,63	27,94						

Annata ricca di splendidi risultati. I migliori: Ale Peruzzi che rompe il muro dei 250 km e piazza tre voli sopra i 200 km; Marco Zonca che supera i 200 km e il Pirata che si conferma tra le punte di diamante della squadra.

IL NUOVO REGOLAMENTO VDS

Tra non poche difficoltà, contestazioni e incomprensioni sta per entrare in vigore il nuovo regolamento per lo svolgimento delle attività di volo libero in Italia. E' frutto del lavoro di una commissione di 13 istruttori coordinata dalla FIVL che è iniziato già nel '98 e si è concluso da alcuni anni e solo adesso sta per diventare operativo. Le grosse novità riguardano gli standard didattici ed interessano in particolare chi svolge attività di biposto e gli istruttori. Vediamo in sintesi cosa cambierà:

- Sono previsti **due livelli** di brevetto per il volo in singolo.
- Il primo livello sarà sufficiente per svolgere **qualsiasi tipo di attività di volo in singolo**, senza limitazioni riguardo al mezzo, all'ambiente di volo o al tipo di attività. Con il primo livello si potrà quindi gareggiare in qualunque circuito fino ai campionati del mondo, fare voli di distanza, volare prototipi, fare acrobazia.
- Il secondo livello è necessario **solo per chi vuole intraprendere la carriera di pilota biposto o istruttore**. Bisognerà fare un corso specifico e relativo esame di secondo livello prima di affrontare il corso per l'abilitazione biposto e successivamente per chi intende continuare il corso istruttori.

- Per mantenere le abilitazioni biposto e istruttore (e solo per queste, non per gli attestati di primo e secondo livello), è necessario partecipare a stage di aggiornamento periodici. Per la qualifica biposto questi stages di aggiornamento vanno frequentati almeno una volta ogni 4 anni. La mancata partecipazione comporta dopo 4 anni la sospensione dell'abilitazione fino a quando uno stage non viene frequentato.

Si è appena costituita una associazione di istruttori che tra l'altro si ripropone in collaborazione con la FIVL di apportare miglioramenti ad alcuni dettagli del regolamento, e di garantire, in particolare per quanto concerne la gestione del transitorio, che il regolamento non vada contro quanto previsto per legge in materia di tutela dei diritti già acquisiti dai piloti. Una delle questioni da chiarire è se il vecchio attestato sarà equiparato al primo livello, come sembrava inizialmente, o se sarà riconosciuto "per sanatoria" il secondo livello a piloti con un certo numero di anni di attività alle spalle.

F.B.

CALENDARIO DELLE ATTIVITA'

... quelle finora programmate ...

SERATA

Ripiegamento EMERGENZE

venerdì 1 dicembre

ore 20:30

Presso la palestra
di Vedronza

Per informazioni contattare Franco: 329-4133588



VOLO sulla NEVE

domenica 28 gennaio

Forni di Sopra

1° gara di precisione valide per il

Campionato 2007 CFP

Ritrovo presso il bar alla base delle piste Cimacuta

Alle 10:00

CENA SOCIALE CFP

Sabato

2 dicembre



Nimis

Ore 20:00

Agriturismo

Ciapen blanc e neri

Prezzo indicativo 25.00 euro

Aperta a soci, parenti, amici e simpatizzanti

Prenotazione obbligatoria, acconto 10.00 euro

Contattare Carlo: 347 4421320 o Franco: 329 4133588