

Realizzato in proprio presso la sede
sociale - UDINE - via Buia,2\3
E-mail fbaccara@spin.it
Redazione a cura di Nuvoli Luca

2010 FRILANO PARAPENDIO CALENDARIO 2010



In
decollo A
Lijak con la
neve

In questo numero:

- *Intervista alla campionessa del mondo XC: Nicole Fedele.*
- *Conosciamo la seconda classificata nel XC contest: Anja Kroll.*
- *Viaggio in Sardegna.*
- *Cena sociale 2009.*
- *Notizie dal CFP.*
- *A scuola di pilotaggio.*
- *Un omaggio a due grandi: Francis Rogallo, David Barish.*
- *Calendario appuntamenti.*
- *Curiosità.*



INTERVISTA CON LA CAMPIONESSA DEL MONDO XC : NICOLE FEDELE

Prima della partenza, verso i primi impegni internazionali, siamo riusciti a scambiare due parole con la campionessa Friulana.

Un'intervista breve, con risposte dirette e precise che evidenziano, per chi non lo conoscesse ancora, il suo carattere semplice, diretto e deciso.

A cosa punti, come risultati per questo 2010??? Fra gli obiettivi per il prossimo anno c'è la volontà di migliorare ulteriormente il record del mondo femminile di andata e ritorno; inoltre vorrei dedicarmi di più alle gare, soprattutto a quelle internazionali. A tal proposito, dal 24 al 30 gennaio sarò in Messico per partecipare ai Monarca Open 2010.

Cos'è per te il volo??? **agonismo, stile di vita, passatempo, lavoro.....** Adesso che mi si prospetta la possibilità di collaborare con Gin Gliders anche in qualità di collaudatrice, posso dire che per me il volo è tutte

queste cose messe insieme... da quando ho iniziato a volare la mia vita è cambiata, io stessa sono cambiata. Il volo ha riempito la mia esistenza e ha dato una direzione alla mia vita.

Ora che questo nuovo titolo ti porterà a viaggiare parecchio, hai mai pensato di aprire un blog per tenere aggiornati i tuoi estimatori, o preferisci la riservatezza alla comunicazione???

Non credo aprirò un blog nel prossimo futuro... se la collaborazione con Gin Gliders proseguirà come previsto sicuramente sul sito ufficiale della Gin sarà possibile leggere e reperire informazioni sul mio conto, senza contare che oggi ci sono già una miriade di informazioni in rete (vedi Facebook per esempio).





ANJA KROLL.

Andiamo a conoscere la seconda classificata dell'Xc contest 2009, una atleta di primissimo livello.

Battuta sul fil di lana dalla nostra campionessa dopo un anno pieno di colpi di scena.



Una passione nata dal padre pilota aeronautico, con cui volò moltissimo da piccola. Amava volare ma odiava il rumore del motore, e in cuor suo sapeva che il volo senza motore avrebbe fatto integralmente parte della sua vita.

Nel 1999 si trasferì per lavoro in Svizzera dove scoprì il parapendio. Da quel momento nacque un legame indissolubile con questa disciplina, che la portò in pochi anni alla ribalta nelle gare nazionali ed internazionali (sotto possiamo vedere un brevissimo curriculum degli ultimi 2 anni dei soli 1° posti conquistati). Per lei il volo è una filosofia, un continua ricerca di equilibrio interiore.

Prima di ogni volo e di ogni competizione usa lo yoga per rilassarsi. (per conoscere meglio tutta questa filosofia legata all'approccio e di conseguenza al volo possiamo trovarla e leggerla sul suo ricco sito internet :

<http://www.anjakroll.ch/>)



2009

- 1st lady Swiss Open Championship Fiesch
- 1st lady Swiss League Cup
- 1st lady Cross Country Cup
- 1st lady Swiss League Open Interlaken
- 1st overall Swiss Cup Frutigen

2008

- FAI World Record
- 1st lady World Cup Tour 2008
- 1st lady CIVL World Ranking (August 2007 - September 2008)
- 1st lady World Cup Grindelwald (Switzerland)
- 1st lady Swiss Open Championship Fiesch
- 1st lady Swiss League Cup
- 1st lady Monarca Paragliding Open Valle de Bravo (Mexico)



VIAGGIO IN SARDEGNA

Di Gigi Borsoi



Eppure...., sembra così lontana la Sardegna e poi scopri che, se ti scrosti da dosso la pigrizia, con cento Euro andata e ritorno da Treviso con il volo diretto di Ryanair in un ora e dieci scarse raggiungi Alghero (SS).

Nemmeno ti accorgi d'essere decollato che stai già atterrando in questa terra forte, terra di Nuraghe, di vigne basse, di fazzoletti di terreno strappati ai sassi, madre amata e odiata allo stesso tempo di un popolo fiero delle sue origini misteriose e della sua lingua che lingua e non dialetto è.

Terra aspra, dura di sapori decisi, dolce di profumo di mirto, regno di secolari querce contorte, di donne dai lineamenti eleganti ma mai alteri, patria d'uomini dalla faccia bruciata dal sole, scavata dal vento siano essi contadini pastori o pescatori.

Il vento è sempre presente, erode a poco a poco la roccia di quest'isola in mezzo al mediterraneo, fa roteare le pale dei generatori eolici raggruppati a comporre futuristiche foreste di metallo sulle cime spianate dei monti, scuote le messi, agita il mare.

Arida e brulicante di turisti d'estate, d'un verde lussureggiante, silenziosa e dalla struggente solitudine d'inverno, la Sardegna è ancora un mondo tutto da scoprire specialmente se ci allontaniamo dalle coste teatro della mondanità per addentrarci tra colline ed olivi ove presso i ruderi di enigmatici insediamenti megalitici sorgono arroccati i paesi dell'entroterra.

Qui, e cominciamo a parlare di volo libero.

"Non è molto infatti", dice Salvatore Solinas Presidente dell'AeC "I GRIFONI" di Chiaramonti (SS), "che nell'isola il VL si sta organizzando in modo professionale."

"Da quando è stata aperta la scuola le cose stanno cambiando in meglio ed ora possiamo contare su piloti tecnicamente più preparati, abilitati al tandem e da quest'anno anche su due nuovi Istruttori AeCI uno di Cagliari e uno di Sassari."

"Verso Sud nel Campidano invece, si concentrano gli amanti del Paramotor che hanno in Francesco Cubeddu "il pilota che fotografa i nuraghe" la loro bandiera"

Il volo più praticato è quello in dinamica e sinceramente non potrebbe essere diversamente per orografia e per abbondanza di "materia prima" ovvero di vento.

Si riesce sempre a trovare un costoncino in una delle innumerevoli basse colline o scogliere che costellano e cingono il territorio che sia esposto nella direzione giusta ma, da qualche tempo a questa parte, con l'aumentare del livello tecnico dei piloti e lo scambio di informazioni tra gruppi prima isolati, si cominciano a sperimentare voli più complessi, come quello di 80 km A/R, record per l'isola, compiuto nel 2008 a Macomer da Marino Porcu che

decollando da circa 900 msl ha fatto oltre tremila. Se nell'assoluto le cifre non sembrano dire nulla di eccezionale per chi come noi è abituato a sentire parlare ormai non più dei 100 ma dei 200 ed oltre, nello specifico osservando l'orografia della regione e considerando che essa è in tutto lunga da Nord a Sud poco più di 250 km e larga 150 quello di Marino è un volo di tutto rispetto anzi, direi "TOSTO" visto che quando lo fece io ero lì in Sardegna a volare ma più a nord vicino Castelsardo a "Litigheddu" sopra la famosa "Roccia dell'elefante" e dovemmo attendere di decollare sino a tardi a causa del Maestrale forte!

Ok, veniamo al viaggio: la cosa nasce dall'esigenza di essere presente quale esaminatore alla sessione di fine corso 2009 della Scuola di Ploaghe.

Ne parlo con i ragazzi della mia scuola e la cosa, complice anche il ricordo del mio "solleticante" racconto delle esperienze volatorie e dell'accoglienza avute nell'estate 2008, raccoglie un inatteso entusiasmo.

Loris si fionda immediatamente su internet e snocciola cifre e orari.

Giro di telefonate, trafiletto sulle news del sito sociale et voilà ecco pronto un primo gruppo di piloti al quale in pochi giorni si aggiungono quattro amici volatili del CFP.

Non ci resta che chiamare Salvatore per la logistica in loco e convincere le compagne di vita.....!

Salvatore ci trova tutto, B&B a prezzo modico e furgone Full Optional con autista a piena disposizione a soli 120 Euro al giorno gasolio compreso.

Le compagne di vita masticano amaro però alla fine cedono, ma non tutte, c'è sempre qualcuno che più di altri è "schiavo della ghiandola mammaria" ed adducendo patetiche scuse si defila non appena "LEI" gli dice: "guarda per me non c'è problema, se vuoi andare vai.....non sentirti in dovere di restare.....vai,.....io intanto che tu sei via a divertirti con i TUOI amici, approfitto per pulire casa a fondo...".

Che tristezza a volte la vita! Comunque nel frattempo Loris sta radunando tutte le sacche dei 10 volatori e li imbanca ben bene per il ritiro da parte della Bartolini che, per 80 Euro, si prende l'impegno di caricare i 248 kg di vele e attrezzature varie e consegnarci in loco sani e salvi.

Ci sono delle cose strane, di contro a sacche che sembrano piume ve ne sono altre di pesantissime.

Una di quelle è di Ciano "Legno" ma, si sa la sua vela è grande e poi ha il cilindricone e comunque non è nemmeno la più pesante se confrontata con quella della Nicole (Fedele) che raggiunge i 35 kg.

La bella record girl infatti viaggia con zavorra di ogni tipo inclusa l'acqua che si porta da casa perchè deve essere esclusivamente "Goccia di Carnia" altrimenti non rende!

Beh, eccoci in Sardegna, è pomeriggio, si sale sul furgone Mercedes verde speranza e ci si comincia a guardare attorno. Il tempo è bello, il vento c'è e ci sono anche dei bei cumuli ma le vele non sono ancora arrivate e così facciamo i turisti facendoci subito notare nei bar locali per una certa predisposizione nel bere vini rossi dalle gradazioni a dir poco "esotiche".

Veniamo letteralmente strappati dai tavolini per andare a prendere possesso delle nostre camere presso la fattoria didattica B&B "Pentuma" in località Sassu Altu.

Qualche minuto di strada e siamo proiettati nella campagna sarda tra ovini, cinghiali e animali da cortile di ogni tipo. Il posto, bello, è ben curato e pulito ed i titolari gentili, il marito cacciatore continua a mescolare vino e liquori ed il tutto "solo" in attesa di andare a cena da Salvatore.

Dopo vari tornanti e una serie di cancelli da aprire su piccole strade sterrate arriviamo davanti ad una cosa che ci lascia sbigottiti, andremo a mangiare in una grotta!

Beh in realtà non è una vera e propria grotta (tipo Postumia per intenderci) ma un enorme macigno affiorante a cui il vento ha eroso un lato fino a farlo divenire una grande tettoia naturale, poi l'uomo ci ha messo del suo escavandone la parete di fondo e costruendo alla fine un muro davanti con porta e finestre.

All'interno un grande camino scalda l'ambiente alimentato con quercia da sughero, una lunghissima tavola e una mini cucina accolgono i commensali: suggestivissimo!

La cena viene servita su grandi vassoi fatti di sughero, tutto fatto in casa dal prosciutto al lardo, pane carasau, purceddu al forno, finocchi a crudo, pecorino.

Squi-si-ti!

Siamo un bel numero e specialmente ci si diverte con gli amici sardi!

Si riempiono i bicchieri e con la stessa velocità si svuotano l'atmosfera si scalda.

Un paio di noi si appisolano davanti al fuoco stremati dalla lunga giornata, uno letteralmente stramazza con la fronte sul tavolo e viene portato via a

braccia, ma gli altri resistono e tengono alta la reputazione dei bevitori del Nordest.

Giorno dopo, sveglia presto c'è l'esame.

C'è preoccupazione per i postumi della sera prima ma, miracolo, nemmeno un minimo mal di testa.

Gran fisici! Fegati a prova di bomba, ma specialmente tutta roba genuina!!

Mentre si fa il briefing agli allievi che sono naturalmente tesi, il gruppo vacanze va a recuperare le sacche che nel frattempo sono arrivate a destino.

Cominciano i decolli, si aggiungono anche alcuni piloti locali, sta andando tutto bene fino a quando il vento comincia ad aumentare e si mette di traverso.

Vedo delle difficoltà, Salvatore è sulle spine e in decollo ci sono parecchie rocce che affiorano dal terreno e sembra non aspettino altro che un pilota trascinato dal vento per sfamarsene.

Reputo corretto sospendere la sequenza dei decolli, in attesa di un miglioramento delle condizioni che però non arriva. Fabio Pasquali, l'altro esaminatore concorda con la mia scelta, come potrebbe essere diversamente, usciamo dalla stessa covata di Istruttori!!

Adesso è anche il Presidente del Club "Paranormali" di Norma e continua a coltivare la sua grande passione per le gare non solo partecipandovi ma anche organizzandole e da quello che mi dicono anche piuttosto bene!

Nicole e Arduino, detto il "Bimbo", che ancora porta sulla fronte i segni della tavola, fremono per volare e così fanno, anche se i loro decolli sono al limite del rocambolesco causa le forti condizioni e per poco il Bimbo non si trita sulle rocce.

Solo una agilità sino a quel momento sconosciuta anche per lui, gli permette di farla franca, ma "Fiuuuuu" che brivido mentre saltella di roccia in roccia!

Volano un bel poco i due piccioncini grazie anche alla velocità dei loro Boomerang da gara accessoriati di imbrago aerodinamico del tipo "Cudumar", per gli altri

bisogna invece aspettare ancora un poco.

Nel frattempo si va a fare l'esame di teoria.

Quiz ed interrogazioni, tutto bene sono preparati anche se un candidato fa 80 punti ed è salvo per pochissimo, un punto in meno e sarebbevabbè non la tiro lunga, fallisce 5 decolli e lo bocchiamo, gli altri tutti promossi!

Ahahah, adesso ho un altro "nemico", mi mancassero, ma che volete li attiro come le api al miele!

La sera voliamo tutti in dinamica da un altro decollo, tutti meno Carlo Anzil che fa tre false con il mio ex Sigma 6 e decide di lasciar perdere, non è la sua giornata.

Paolo il "Generale" in attesa di ordini superiori, documenta tutto con la sua videocamera, poi la ripone, apre e vola anche lui: missione compiuta, decollo e atterraggio inappuntabili.

Un'altra tacca da incidere sul calcio e il primato di Bepi Ferovier è sempre più vicino!

Certo che certi allievi.....Castelluccio, Campo Tures, Sardegna...alla faccia di "gli allievi devono volare in almeno tre posti diversi"!!!!

La giornata di volo finisce con soddisfazione presso la pizzeria di "Ciondolo" a Ploaghe.

"Ciondolo" è un personaggio poliedrico, ha un bar, una pizzeria, è parapendista, paracadutista, va anche a motore, insomma un tipo impegnatissimo.e molto bravo in ogni cosa che fa.





Ha un bar fornitissimo di vini di qualità, la pizza che prepara è superlativa tanto da partecipare ai Campionati del Mondo e qualificarsi tra i primissimi. Alle pareti dei suoi locali campeggiano foto che lo ritraggono in volo e in caduta libera ed attraversano, a giudicare dalle varie attrezzature usate, un lungo lasso temporale frutto certo, di una lunga militanza.

Ah, se andate a Ploaghe non perdetevi la "pizzata" ovvero un tourbillon di pizza che di continuo arriva al tavolo tagliata a spicchi e sempre con gusti diversi, addirittura con piccole bistecchine di carne sottile e morbidissima.

Siamo finiti, sazi ma ci si ferma ancora davanti al bancone per l'ultima, la penultima, la terzultima "staffa" a base di Mirto....ok ora basta andiamo a dormire !

Il giorno dopo un'amara sorpresa, c'è il sole ma il vento a girato a SO ed è fortissimo.

Dopo un sopralluogo in decollo decidiamo di mandare il furgone con una parte del gruppo a visitare Castelsardo che dista pochi km ed è un borgo marinaro incantevole arroccato su un colle irto che campeggia proprio sul mare, davanti, la Corsica .

Tra l'altro è vicinissimo al decollo di Litigheddu, è un azzardo ma a quel punto perchè non tentare la sorte e vedere che aria tira !? Magari gira bene e un voletto si fa.....

Nel frattempo con Loris, Oscar e Salvatore giriamo alla ricerca di un

decollo che ci permetta di volare in sicurezza, ma nulla o troppo esposto o è di taglio e così dopo svariati km, molti tornanti, e qualche decina di telefonate in giro per domandare info sui decolli, strada facendo torniamo alla "grotta" dove il fratello di Salvatore lo aspetta per parlargli.

Manco a dirlo, formaggio cotto e fugace ma intensa visita al "Sancta Sanctorum" della famiglia Solinas che, in parole povere sarebbe la cantina, mentre qualcuno invece si sta avventando su un piatto di pasta allo "Scoglio" in riva al mare.

Damigianelle colme di vino nero, insaccati che pendono dal soffitto e minuscoli bicchieri detti "ridotte".

Uhhh l'assaggio, ehmm.... gli assaggi, sono d'obbligo, ma poi via veloci come il fulmine, gli altri sono di ritorno. Torniamo in auto e sul cellulare che avevo lasciato trovo 17 chiamate, la fortuna non ci ha arriso e anche in costa il vento non è buono.

Ci diamo appuntamento al decollo, è pomeriggio inoltrato, forse è calato....macchè. Oscar tira fuori l'ensimometro e misura 36 km/h con punte a 42....decisamente troppo per noi comuni mortali, ma non per il solito "Bimbo" che apre e s'invola non senza difficoltà di avanzamento.

A volte lo vedi quasi andare indietro ma poi va giù "di terza" e si tira fuori da costone.

Qui si capisce la differenza di determinazione che c'è tra chi è proiettato a fare strada e chi invece si gode per un volo tranquillo.

Due filosofie agli antipodi ma ciascuna da rispettare poichè ognuno deve trovare nel volo il suo livello di soddisfazione personale.

Si permette anche di fare un top a mezza costa chiacchierare con Nicole ,per poi ripartire ed andare in atterraggio.

Giunge la sera e con essa l'ultima cena sarda che consumiamo in compagnia di Salvatore e della sua famiglia presso l'agriturismo in cui alloggiamo.

Scopriamo parlando con i titolari che è una delle poche "Fattorie didattiche" della zona.

Le scolaresche la visitano per conoscere sia gli animali che la vita contadina e poi in cucina imparano a preparare le ricette della tradizione.

Un desco imbandito d'ogni bontà ci si para innanzi e senza titubanza alcuna prendiamo posto e cominciamo a darci dentro. Più d'una volta ammonisco gli astanti di trattenersi perchè quello che hanno in bocca è solo l'antipasto.

Non sono ascoltato e qualcuno riesce ad ingurgitare addirittura due piatti di "massafrissa" che altro non è che la prima panna della scrematura del latte impastata con la farina, roba da duemiliardi di calorie al cucchiaino !

Poi arrivano i gnocchetti sardi con due sughi diversi lepre e pernice e vai con gli assaggi !

La cuoca mi annuncia gli arrostiti, lo comunico, le facce che vedo sono oramai sofferenti, qualcuno accenna a slacciare la cinta, altri dichiarano di essere sazi.

Eccoli arrivare, il porceddu è invitante e me ne sazio avendo ad uopo tenuto un "buco" cosa che sembra aver fatto anche Loris visto che allunga la mano senza nemmeno guardare ciò che prende.

Questa superficialità gli comporta la sorpresa di trovarsi in bocca qualcosa di bizzarro,delle cose dure mai gustate prima: ha in bocca la mascella del maiale con tutti i denti!!!!

La sua espressione dovevate essere la per vederla: un misto tra ribrezzo, ilarità e rassegnazione, unica!

Alla fine della fiera siamo pasci, ben bevuti e soddisfatti, pronti per prendere l'aereo per il ritorno.

Salutiamo Salvatore che ci promette di renderci la visita.

Ora piove anche qui.

Luigi Borsoi

CENA SOCIALE 2009

L'unione fa la forza.....e questa è stata la riuscitissima idea di quest'anno, il CFP e ALI LIBERE assieme per una cena sociale all'insegna del divertimento e del buon cibo.

Il luogo prescelto per il convivio è stato il ristorante "Da Costantini a Collalto di Tarcento, Grazie alla disponibilità e ai consigli culinari del titolare Pio, il servizio e la cena è stata di primissimo livello.

Moltissimi gli intervenuti, che hanno potuto confrontarsi e parlare del proprio sport preferito, non solo sui soliti decolli, ma anche davanti ad un buon bicchiere di vino.

Ad allietare la serata, il sempre eclettico e spumeggiante "Moret" che con l'asta di oggetti, " insoliti" ha raccolto una ottima cifra che verrà destinata alla sistemazione di una centralina metereologica sul Bernadia.

All'asta sono andati diversi reperti che hanno segnato la storia del parapendio dell'ultimo anno:

-Un ramo del pino Sloveno su cui il Baldo si è posato nell'ultima stagione.

-Il tanga con cui Nicole ha fatto il record del mondo di andata e ritorno.

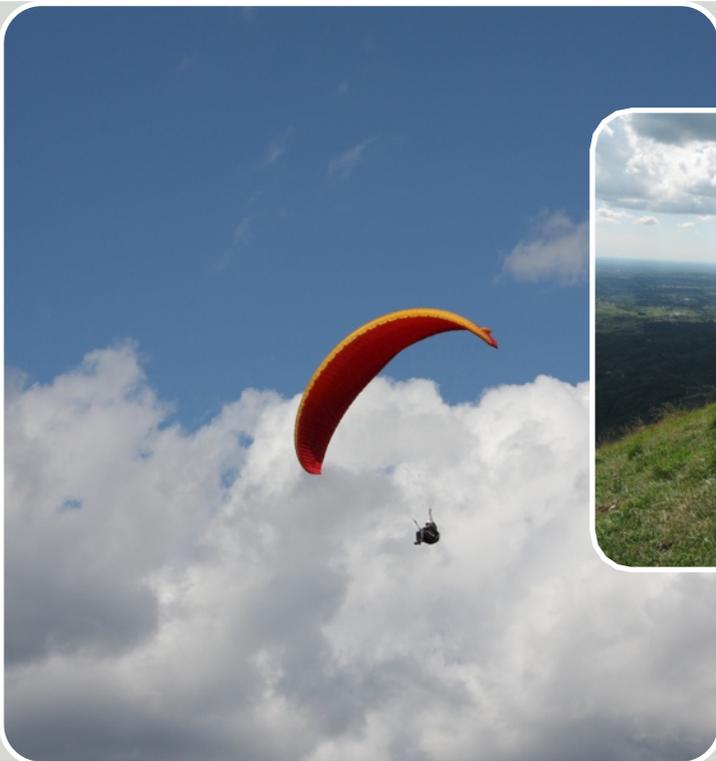
-Il sasso su cui Vittorio ha rotto la gamba.

-Come premio finale, un'oca "in carne e ossa" gentilmente offerta da PGR.



LE FOTO





NOTIZIE DAL CFP

Domenica 24 gennaio si è tenuta l'**assemblea generale** con un buon numero di partecipanti. Le novità più sostanziose riguardano la modifica allo statuto, effettuata con le modalità richieste dal Coni e come già approvato dall'assemblea appositamente indetta a dicembre 2009. Il mantenimento delle attuali forme e quote di iscrizione al CFP. L'approvazione del bilancio consuntivo 2009 e di quello preventivo per il 2010. La decisione di partecipare alla Festa degli sport che il Comune di Nimis sta organizzando nei giorni dal 2 al 6 giugno con la nostra presenza sia con un gazebo, nei pressi della chiesetta delle Pianelle, che con due gare di Centro il giorno 2 e 6 nel nostro atterraggio.

Venerdì 19 Febbraio si terrà una **serata sulla Sicurezza** con la presenza del responsabile FIVL Rudy Sacconi. Verranno organizzate delle gite di volo (Castelluccio, Cucco, Assisi, Veneto, Liguria – Cinque Terre, ecc) con avviso telematico per partecipare.

Venerdì 22 gennaio presso la palestra di Nimis si è provveduto a ripiegare le emergenze dei piloti che ne hanno fatto richiesta. Si ricorda a tutti che è bene ripiegare l'emergenza almeno una volta all'anno.

Domenica 17 gennaio alcuni di noi si sono recati a Revine con la speranza di volare, ma le condizioni meteo non hanno consentito il volo, e per partecipare alla serata di meteorologia tenuta da Luca Nuvoli: bella esposizione con interessante dibattito. Luca sta diventando proprio bravo, non solo nel volo (quest'anno ha fatto i suoi primi 100 km), ma anche nello spiegare in modo comprensibile ai più una materia non certo facile, come la meteo.

Volo dai monti Musi il 1° gennaio Purtroppo le condizioni meteo non hanno consentito il volo benaugurante di Capodanno: in compenso domenica 3 si è volato bene dalla Bernadia con partenza dal decollo innevato!

Scivolata a forni di Sopra il 31 gennaio L'inverno ha colpito ancora, un'estesa copertura ed un vento costante da Nord non ha permesso di decollare, nulla ha impedito comunque di festeggiare una bella giornata insieme. Ricordiamo che il ricco Buffet, per i circa 30 intervenuti dei Club Centro Friulano Parapendio, Ali Libere Gemona, Little Wings Revine, Il Nido delle Streghe Cercivento, Monte Carso Trieste, è stato allestito da Monica dello chalet "Cimacuta", il vino offerto da Paolo Comelli dell'azienda agricola "I Comelli" di Nimis e le risalite in seggiovia convenzionate con la Promotour, gestore degli impianti.





A SCUOLA DI PILOTAGGIO

Da *Parapente Mag.* n°126 Ottobre – Novembre 2009

Testo di David Eyraud tradotto da Carlo Anzil

Quando si parla di pilotaggio, tutti pensano subito all'azione sui comandi. Eppure, le azioni fatte tramite la selletta sono fondamentali in termini di precisione, di performance... e di sicurezza.

Adirittura posso dire che si pilota più con la selletta che con i comandi dei freni. Talvolta è addirittura il solo modo possibile di pilotaggio: per esempio, quando si fanno le orecchie o quando si ha un nodo sui cordini dei freni... Altro esempio: nel caso (certamente raro) si tratti di contrastare un'auto-rotazione, l'intervento sui comandi dei freni può provocare uno stallo se non è accompagnato da una buona azione con la selletta.

Vale dunque la pena di soffermarsi sulla questione.

Pilotare con la selletta, cosa s'intende?

Di solito, si tratta semplicemente di spostare il peso del corpo da una parte o dall'altra dell'imbrago, per cambiare direzione, con dei vantaggi in termini di precisione e di maneggevolezza paragonabili a quelli che si hanno quando si è sospesi all'altezza delle spalle (come negli imbraghi dei paracadutisti o in certi tipi di paramotori). Vediamo di essere un po' più precisi.

La selletta, cuore del pilotaggio

È tramite la sua selletta che il pilota comunica con la sua vela. Questa comunicazione va nei due sensi: la vela invia delle informazioni verso il pilota ed il pilota invia delle azioni di pilotaggio alla vela. Ed ancora, la selletta deve consentire al pilota di restare sufficientemente stabile ed in equilibrio per effettuare dei gesti

precisi, soprattutto con le braccia. In caso di forti turbolenze o di inconvenienti di volo, un pilota che perde l'equilibrio facendosi sballottare nella sua selletta non può certo intervenire in modo preciso sui comandi. Peggio ancora, se interviene con gesti involontari! Avete mai provato a scrivere in auto mentre salite in decollo su di una piccola stradina? Non è affatto facile, a meno che non siate ben affossato nel sedile e che la strada sia liscia! Stessa cosa con la nostra selletta: bisogna essere ben fermi. Per ottenere ciò bisogna che la seduta della selletta sia sufficientemente stretta da mantenere lateralmente fermo il pilota. Se siete alti, ma avete il bacino stretto, non indugiate un attimo a ridurre la larghezza della vostra tavoletta di seduta. Altrimenti vi trovate come a guidare un'auto con del gioco nello sterzo.

Per pilotare con la selletta bisogna avere una corretta posizione

Il modo di stare nella selletta è del tutto personale. Alcuni amano volare seduti, con il busto bello dritto e le gambe ripiegate sotto la selletta; altri preferiscono una posizione semi sdraiata (busto dritto e gambe distese sulla barra poggia-piedi); e ci sono quelli che volano distesi (con o senza cetriolo). Ci sono sellette "massimo confort", quelle ultra leggere, tavolette in carbonio, solo "cosciali"...

Ma qualunque sia la vostra scelta, ci sono delle posizioni che non consentono un buon pilotaggio. Soprattutto in caso di un incidente di volo...

Io non vi chiederò certo di cambiare le vostre abitudini, ma dovete sapere che per un buon pilotaggio la migliore

posizione è quella seduta, il busto ben dritto, le gambe aperte e ripiegate. È la posizione adottata dai migliori piloti di acrobazia. Sono d'accordo con voi che questa posizione non è né la più elegante né la più comoda: ma è tenendo tutte le parti del corpo il più vicino possibile al centro di gravità che si ottiene la migliore stabilità su tutti gli assi. La posizione distesa non consente movimenti sui comandi sufficientemente ampi e, soprattutto, in caso di incidente di volo, aumenta fortemente il rischio di twist. Se vi piace volare distesi, studiate il modo di passare rapidamente alla posizione seduta, in caso di complicazioni...

Pilotaggio attivo... o navigazione passiva?

Tra i differenti stili dei piloti, ci sono quelli iper-attivi, come me, che passano il loro tempo a spostare il peso da una chiappa all'altra, stancandosi non poco. Ma non sono certo i più numerosi. Noto spesso, nei corsi di pilotaggio che tengo, che un buon numero di piloti non ha l'abitudine di pilotare con la selletta... questi piloti stringono la ventrale, per non farsi sbattacchiare troppo quando c'è turbolenza e guidano il para utilizzando solo i comandi dei freni. Nella maggior parte dei loro voli questo modo di volare non comporta dei problemi. La vela è un po' meno maneggevole, il pilotaggio meno preciso e meno redditizio in termica... ma il pilota che è abituato a non spostare il peso nella selletta, corre il grosso rischio di trovarsi in balia degli eventi quando dovrà fronteggiare un importante incidente di volo. Acquisire l'abitudine di pilotare con la selletta vuol dire volare con più precisione, con più performance e più sicurezza!

TRE MODI DI PILOTAGGIO

Voi dovete assumere un atteggiamento mentale, un comportamento ed una posizione nella selletta, adatti al tipo di volo che volete fare ed alle condizioni meteo del giorno. Io distinguo tre livelli di pilotaggio...

- **Pilotaggio contemplativo:** le condizioni meteo sono di calma assoluta e voi fate una planata gratificante godendovi il panorama. Potete utilizzare il vostro poggia-piedi, stravaccarvi sino in fondo nella vostra selletta e distendervi completamente. Potete anche lasciare i comandi, fare delle foto, bere qualcosa...
- **Pilotaggio normale:** le condizioni meteo sono un po' turbolente, o tentate un avvicinamento delicato, oppure vi dovete destreggiare in mezzo ad un grappolo di piloti: innanzitutto mai lasciare i comandi! In questi casi è consigliabile mettersi con il busto ben diritto, a gambe larghe per fare un tutt'uno con la selletta, pronti ad agire sia con i comandi che con la selletta. Se vi piace volare distesi, state pronti a passare molto rapidamente in posizione seduta.
- **Pilotaggio attivo (ovvero in sicurezza):** le condizioni meteo sono molto turbolente oppure state per provare degli esercizi di pilotaggio particolari o delle manovre di acrobazia... Bisogna essere preparati a fronteggiare un incidente di volo! Non se ne parla proprio di restare distesi. La posizione seduta diventa indispensabile per evitare il rischio di twist. Bisogna anche allargare le gambe e fletterle portando i polpacci sin sotto la seduta.

I punti di appoggio

Alcune parti del corpo sono a contatto con l'imbrago (schiena, natiche, cosce...) ma certe parti sono più importanti perchè direttamente collegate ai moschettoni e quindi alla vela. Ovviamente questo dipende dal come è costruita la vostra selletta e dal come l'avete regolata.

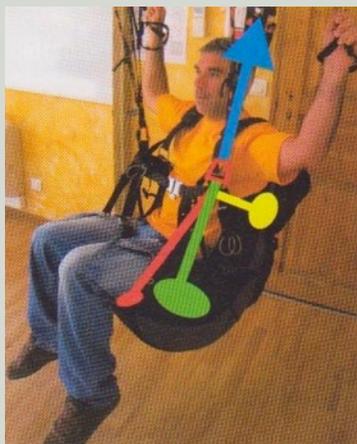


Foto 1

Possiamo individuare tre punti di appoggio sia sul lato destro che sul lato sinistro del nostro corpo: le natiche (in verde nella foto 1), la parte superiore delle cosce (in rosso nella foto 1) la schiena (in giallo nella foto 1).

- L'appoggio sulle natiche è il più importante per gestire il trasferimento del peso ed il rollio.
- Le cosce, parti superiori delle gambe, appoggiano sul bordo della tavoletta e sono particolarmente utili quando si tengono allargate le ginocchia: in questo modo si fa un tutt'uno con la selletta e si è più veloci e precisi nei movimenti di controllo. Quando si usa il poggia-piedi, si perde gran parte di questo appoggio... Il poggia-piedi permette di sistemarsi ben dentro la selletta, ma si è meno stabili sull'asse di rollio e si è limitati nell'ampiezza dei movimenti...

IL PILOTAGGIO SUI TRE ASSI

Per muoversi nelle tre dimensioni, gli aeromobili hanno tre assi di rotazione: il beccheggio, il rollio, l'imbardata. Sugli aerei ci sono tre distinti comandi per ciascuno di questi assi, il che è certamente molto pratico. Per di più, su di un aereo, si può controllare separatamente la velocità e l'incidenza. Volando sotto un parapendio, non è certo così...

- L'asse del **beccheggio** si controlla agendo sui comandi dei freni. Ma la precisione delle nostre azioni è limitata dall'effetto "pendolo", che a

sua volta influisce sulla velocità.

- Il **rollio** si controlla soprattutto con la selletta. Ma, come voi avrete sicuramente già notato, anche una decisa azione sulla selletta, e mantenuta a lungo, non provoca che un piccolo movimento di rollio, rapidamente stabilizzato dall'effetto "pendolo". Il movimento di rollio puro esiste solo in maniera transitoria, perchè induce una scivolata d'ala (derapage) dal lato interno della virata, e quindi, per effetto "banderuola" un movimento di imbardata (la famosa "imbardata indotta" con la vela che cerca di posizionarsi nel flusso del vento relativo).
- E l'**imbardata**? I piloti che fanno acrobazia sembra che controllino perfettamente l'asse di imbardata grazie ai comandi dei freni, quando effettuano la manovra detta "elicottero": un'imbardata pura, senza rollio nè beccheggio. Ma in realtà questa manovra è una vite (uno stallo asimmetrico) con metà vela che vola all'indietro... il che non è esattamente quello che si può desiderare per pilotare con precisione! L'imbardata sembra dunque essere impietosamente legata agli altri due assi. Eppure, l'azione con la selletta sull'asse dell'imbardata, funziona altrettanto bene che sull'asse di rollio...

Spostare il peso, perchè?

Prima di descrivere come muoversi efficacemente nella selletta, cerchiamo di capire quali sono i meccanismi che fanno sì che la nostra vela giri, quando spostiamo il peso da una parte. Ci sono due buoni motivi per spostare il peso nella selletta, sull'asse del rollio.

- **Spostare il centro di gravità.**

Inclinandosi, si sposta il centro di gravità dal lato verso il quale si desidera girare, e questo provoca un rollio dal lato desiderato, per effetto "pendolo". Ma anche con la ventrale molto aperta, si ottiene uno spostamento del centro di gravità non molto marcato. Questo primo motivo non spiega tutto...

• **Caricare più o meno una sola semi-ala:** evidentemente, quando si sposta il centro di gravità, per esempio a destra, si carica di più la semi ala destra e si toglie peso alla semi ala sinistra. Detto questo, si può caricare di più una semi ala senza per forza sporgersi troppo nella selletta. Mi spiego: il peso è il solo "motore" del parapendio! Le forze aerodinamiche dipendono direttamente dal peso. Dunque si potrebbe pensare che, di colpo, la semi-ala destra, più caricata, viaggia più veloce della semi-ala sinistra, che viene alleggerita. Il che dovrebbe provocare un movimento di imbardata inversa (verso sinistra). Questo fenomeno si verifica certamente, ma è compensato da un altro, un po' complicato da spiegare, che fa sì che quando si mette più peso sulla semi ala destra, una componente aerodinamica, detta RFA, diventa più importante. Poiché le nostre vele sono curve, questa RFA risulta inclinata verso destra e tende ad innescare un movimento di rollio verso destra, provocando un "derapage" ed un'imbardata indotta per effetto "banderuola".

Aumentare il carico, fa anche aumentare l'efficacia dei comandi dei freni.

L'efficacia dell'azione sui freni dipende dal carico alare. Quando volo una vela "acro" di 16 m², l'escursione dei freni è molto limitata. Un piccolo intervento sui comandi provoca una rapida virata. Quando invece vado in volo da solo con un parapendio biposto di 42 m², lo stesso intervento sui comandi dei freni non fa nemmeno spostare la direzione del volo... poiché il peso è il motore di tutte le forze aerodinamiche: niente peso, niente reazioni! Un intervento sui comandi dei freni, non accompagnato da uno spostamento del peso nella selletta, perde enormemente di efficacia. Questo comporta solo una piccola differenza in condizioni calme, ma una grande differenza nel volo in termica.

Il rollio inverso.

Quando si inizia una virata, con il solo comando del freno, dopo un tratto di volo a freni rilasciati, tirando il comando del freno, si provoca un fenomeno che va contro la nostra voglia di girare: la semi-ala frenata passa ad un migliore tasso di caduta e presenta una restituzione (tende ad alzarsi). Tutto ciò provoca un rollio dalla parte sbagliata (opposta a

quella dove noi vogliamo andare). Se il pilota rimane fermo nella selletta, questo è un vero handicap per la virata. Il pilota deve tirare molto di più il comando del freno per ottenere la virata desiderata. Al contrario, se il pilota prima sposta il peso dalla parte giusta, poi tira il freno, non risentirà di questo effetto indesiderato.

Cosa e come fare?

Una cosa è certa: spostare la testa, inclinando la schiena, senza spostare il bacino non serve a niente! (foto 2)

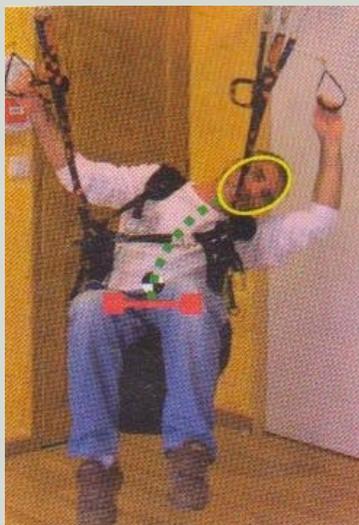


Foto 2

Possiamo vedere l'inclinazione nulla del bacino (in rosso nella foto 2), e la colonna vertebrale (in verde nella foto 2) tutta inclinata a sinistra: il centro di gravità non si è praticamente spostato, il peso rimane sempre ripartito sulle due natiche ed il pilota non provoca quasi alcun spostamento fra i due moschetoni: quindi niente rollio... niente virata!

Se si vuole girare spostando il centro di gravità, bisogna sbilanciarsi nella selletta! Spostando la testa e la gamba verso l'interno come mostrato nella foto 3?



Foto 3

Questo sistema funziona molto bene ma presenta un inconveniente: il pilota è troppo sbilanciato! Gli servirà un grande sforzo muscolare e del tempo per rimettersi in posizione neutra o passare dall'altra parte. In caso di chiusura asimmetrica, dal lato interno della virata, il pilota rischia di cadere nella selletta e troverà difficoltà a buttarsi dall'altra parte per contrastare la partenza in autorotazione. Ed ancora, un pilota fortemente sbilanciato spesso tende ad effettuare dei movimenti involontari nel tentativo di ricomporsi...

Contorcersi dunque in tal modo è opportuno solo se si deve rimanere in una manovra per lungo tempo, e senza bisogno di piccole variazioni. Tipico esempio per fare la SAT.

"Incrociare le gambe", per girare una termica, senza tuttavia esagerare troppo nello sbilanciarsi, presenta il vantaggio di restare ben dentro l'imbrago e di non sprecare forze. Ma anche qui vale solo se ci troviamo in una lunga e generosa termica. Perché se si deve "lavorare" la termica, alla ricerca del core, allargando o stringendo di continuo la virata, cambiando spesso il senso di rotazione, è molto meglio tenere le gambe aperte e ben appoggiate ai lati della selletta.

Allora, come si fa? Vediamo di trovare una tecnica sufficientemente valida e che non richieda un tale sbilanciamento. L'obiettivo è quello di mettere del peso su di una semi-ala utilizzando il minimo spostamento di peso necessario e senza sbilanciarsi troppo.

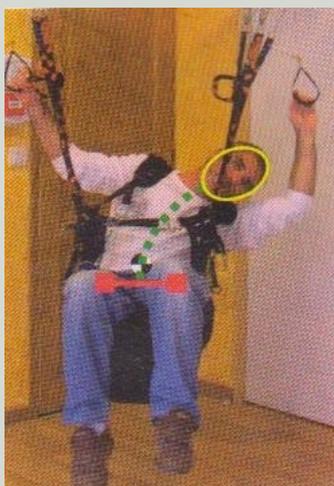


Foto 4
Per fare questo potete esercitarvi appendendovi ad un portico, ma prima provate a capire il tutto, semplicemente sedendovi sul bordo di un tavolo.

Lavoro sul bordo di un tavolo...

Sedetevi sul bordo del tavolo ed immaginate di avere una bilancia sotto la natica destra ed un'altra sotto quella sinistra. Concentratevi per sentire il vostro peso distribuito sulle due natiche e sulle due gambe: 50% a destra, 50% a sinistra... Poi cercate di trasferire progressivamente il peso a sinistra... Cercate di farlo lentamente: 60% a sinistra, 40% a destra... poi 70/30... poi 80/20... fino a mettere il 100% del peso a sinistra. Sequenza "Image"

Per ottenere un buon risultato è sufficiente un leggero spostamento della testa e del busto dal lato desiderato. È inutile spostarsi oltre le bretelle! Sforzatevi di mantenere il collo e la testa verticali (image 2). L'importante è di inclinare il bacino salendo sulla natica interna e sollevando quella esterna, sino a non farle toccare la seduta, ma sempre mantenendo in contatto della vostra coscia esterna con il bordo della tavola (image 3). Questa posizione è

già più che sufficiente per la maggior parte delle azioni di pilotaggio. Seduto su due bilance si potrebbe vedere che più dell'80% del peso è spostato sul lato voluto. Si può andare a cercare ancora più d'azione. Per ottenere ciò si aumenta l'inclinazione del bacino sollevando progressivamente la gamba esterna, sempre mantenendola piegata (image 4 e 5). Nella posizione 5 il peso del pilota è spostato al 100% sulla natica e sulla coscia sinistra. La sua testa, il suo centro di gravità e la sua natica interna sono allineate sullo stesso asse verticale: il pilota è stabile ed in equilibrio.

Per ritornare lentamente alla posizione neutra, abbassate dapprima la gamba, poi raddrizzate il bacino ed il busto. Esercitatevi in questo modo a passare lentamente da una chiappa all'altra... In un secondo tempo cerchiamo di aumentare la velocità di trasferimento del peso mantenendo sempre le due gambe allargate ed in contatto con il bordo della tavola (come nell'immagine 3). Cercate di sentire come il sollevamento della gamba esterna consente di inclinarsi rapidamente e con precisione dall'altra parte. Se non siete convinti fate la stessa cosa sollevando il ginocchio esterno: in questo modo si è meno rapidi e soprattutto meno precisi!

AIUTARSI CON LE BRACCIA

Durante il corso per ottenere il brevetto di volo, il vostro istruttore vi ha sicuramente detto di non appendervi alle bretelle: per iniziare, è logico. Ma andando avanti nella progressione dell'apprendimento, ci si trova in situazioni dove è impossibile raddrizzarsi nella selletta senza aiutarsi con le mani appendendosi alle bretelle.

Per fare ciò, bisogna essere capaci di gestire l'azione dei comandi dei freni, anche quando ci si attacca alle

bretelle: da qui l'importanza di esercitarsi appesi sotto un porticato.

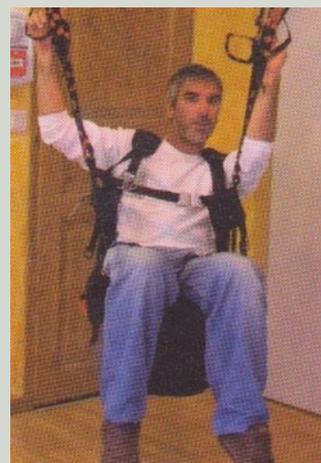
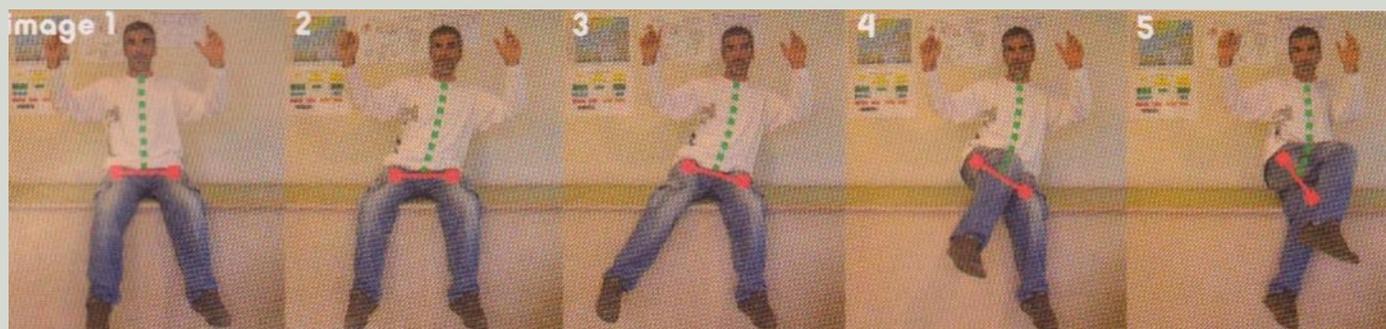


Foto 5 e 6
Partite dalla posizione "neutra", braccia leggermente allargate, portate gli avambracci a contatto con le bretelle ma senza modificare l'azione sui comandi freni, cioè tenendo le mani sempre alla stessa altezza (foto 5). Poi, spingete lateralmente, verso l'interno. Le bretelle di sinistra per aiutarvi ad inclinarvi bene nella selletta (foto 6):



non stringete troppo i pugni ma lasciate morbide le mani per poter intervenire sui freni.



Se vi serve più freno, dovete far scivolare l'avambraccio lungo le bretelle, badando bene a non perdere il contatto. Vedrete: è molto efficace! Se usate il poggia-piedi, questa tecnica la dovete conoscere assolutamente.

In pratica, nei piccoli interventi di pilotaggio, si può spesso usare e bene questa tecnica per intervenire più velocemente e mantenere a lungo tale posizione.

CONCLUSIONI

Che vi piaccia fare voli di distanza o che vi piaccia fare delle tranquille planate, abituatevi ad usare sempre prima l'azione di spostamento del peso nella selletta e poi l'azione sui comandi dei freni. Esercitatevi appesi sotto un portico: provate le diverse posizioni. lavorate sullo spostamento del peso ed imparate ad aiutarvi con le braccia. Dopo potrete anche imparare l'imbardata con la selletta, che è un aiuto fondamentale per le manovre di acrobazia, ma che aiuta anche nelle performance in generale.

LA MANEGGEVOLEZZA TRAMITE SELLETTA dipende da:

- **Carico alare:** un'ala carica è più reattiva.
- **Allungamento:** un'ala più allungata è più reattiva.
- **Lunghezza dei cordini:** un fascio funicolare corto è più reattivo.
- **Curvatura della vela:** un'ala molto arcuata è più reattiva.
- **Altezza dei punti d'attacco dei moschettoni rispetto alla seduta:** più i moschettoni sono bassi più la selletta è reattiva.

PROGETTAZIONE DELLA SELLETTA

Praticamente tutte le sellette vengono progettate con dei sistemi che limitano alcuni movimenti. Il più utilizzato è il sistema ABS che ammortizza più o meno la selletta in base a quanto si stringe la ventrale. Altri sistemi collegano i cosciali alla ventrale. Sulle sellette ADVANCE, ad esempio, sollevando le ginocchia si

aumenta la reattività ed abbassandole si imbriglia la selletta.

REGOLAZIONE DELLA VENTRALE

Una ventrale aperta comunica molto fra vela e pilota: le azioni di pilotaggio sono più dirette e più ampie. In compenso i movimenti della massa d'aria vengono trasmessi in maniera più forte al pilota che quindi percepisce molta più turbolenza. Questa non è di per sé una cattiva cosa, ma deve piacere... Con una ventrale chiusa, una selletta è come imbrigliata: il pilota sente poco le turbolenze (ma loro sono comunque presenti). Talvolta, un sistema di incroci limita la possibilità di muoversi della nostra selletta: il pilotaggio non può essere efficace ed aumenta il rischio di twist.

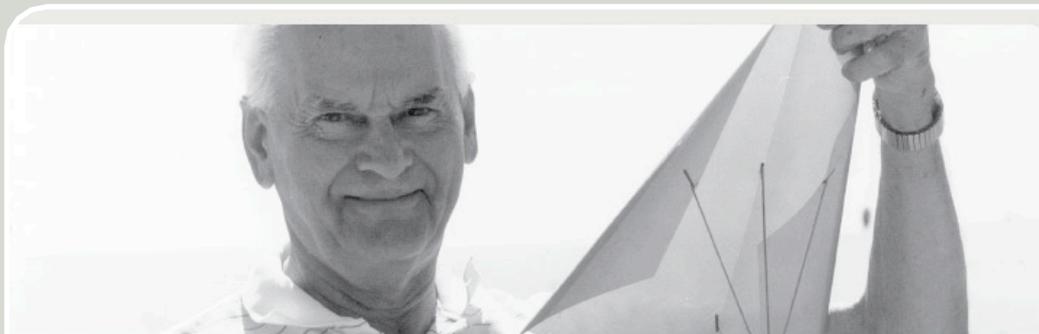


Curiosità qui abbiamo una foto di Urban con il suo proto targato Niviuk, se si conta bene si può vedere come le 2 linee siano il futuro.....



STORIA DEL PARAPENDIO

Un doveroso omaggio a Rogallo e Barish i due inventori del moderno Volo Libero.



REMEMBERING FRANCIS ROGALLO

1912 - 2009

FRANCIS MELVIN ROGALLO

Once you have flown
You will walk the earth
With your eyes turned skyward
For there you have been
And there you long to return

Leonardo Da Vinci 1452-1519

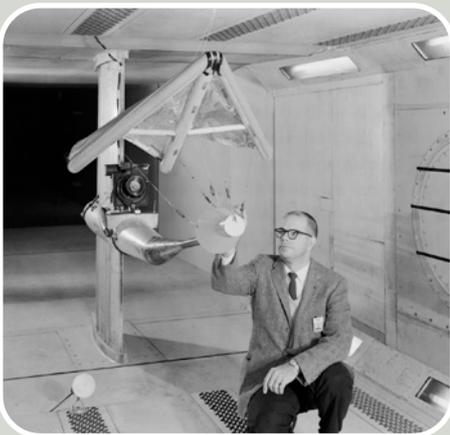
Durante la prima metà degli anni 40 ad Hampton, una cittadina della Virginia, Francis Melvin Rogallo era impiegato come ricercatore e direttore della galleria del vento nei laboratori NACA di Langley; il NACA (National Advisory Committee on Aeronautics) era un importante ente pubblico di ricerca, che in seguito sarebbe diventato NASA (National Aeronautics and Space Administration). Rogallo è stato uno dei primi ingegneri aeronautici regolarmente laureati negli USA, avendo conseguito il proprio diploma di laurea a Stanford nel 1935; durante le sue ricerche di aerodinamica su componenti di aeroplano e progetti vari in galleria del vento, maturò l'idea della possibilità di utilizzare un'ala flessibile per poter sviluppare velivoli economici alla portata di tutti. Prima di Rogallo, era possibile ottenere portanza solo da profili alari per così dire "solidi", aventi forma propria: l'ala flessibile si basa sull'idea di un tessuto che assume la giusta forma portante

proprio grazie al vento relativo. In realtà gli elementi strutturali che sono alla base dell'ala di Rogallo sono stati a disposizione dell'uomo fin dai tempi più antichi, ma nessuno era stato capace di metterli assieme nel giusto modo: la soluzione di questo problema ha richiesto le idee geniali e l'abilità tecnica e sperimentale di Rogallo. Così Rogallo, una volta convinto che l'ala flessibile rappresentasse una effettiva possibilità per il volo, costruì una piccola galleria del vento artigianale nella propria abitazione, con la quale condurre ricerche sperimentali nel tempo libero; in queste, trovò l'aiuto e lo stimolo in sua moglie Gertrude: in particolare lei si occupò di tagliare e cucire i tessuti per i modelli di ali da sperimentare.

E' morto il 1 settembre 2009, nel sud della Shores, NC, a 97 anni, Francis Melvin Rogallo, inventore della prima vela flessibile precursore dei deltaplani e dei parapendio.

Con il passare del tempo, i coniugi Rogallo costruirono modelli sempre più grandi e perfezionati, che vennero sperimentati sulle colline della Carolina del Nord, sfruttando le stesse condizioni e gli stessi luoghi che videro gli esperimenti dei fratelli Wright agli inizi del secolo. In particolare i Rogallo furono abili a sfruttare sia i successi che gli insuccessi dei propri esperimenti; test dopo test scoprirono la forma più efficiente dell'ala, il giusto punto in cui attaccare il carico utile, il numero di attacchi necessari e le giuste configurazioni per una accettabile stabilità in volo. In pratica impararono come usare la forza del vento per creare un profilo alare capace di mantenere la giusta forma e trasportare un carico pesante. Ogni test rappresentò una scoperta di qualche caratteristica particolare, e con il tempo vennero introdotti elementi di rinforzo e tiranti per migliorare le prestazioni dell'ala. L'ala flessibile venne brevettata nel 1948, a nome di Gertrude Rogallo. Durante gli anni 50, quando iniziò la corsa allo spazio tra Russi ed Americani, negli USA si iniziarono molte ricerche nel merito, ed in particolare ci si interessò anche delle soluzioni tecniche per garantire il rientro in atmosfera delle capsule spaziali in sicurezza: tra i vari sistemi sperimentati, ci fu anche l'ala flessibile di Rogallo. Nell'ambito di queste ricerche, su questo sistema di rientro vennero condotti esperimenti a tutto

campo: ali di dimensioni enormi vennero costruite per trasportare grossi veicoli militari; vennero anche condotti esperimenti con ali di Rogallo ad alta quota, con ottimi risultati. Negli anni 60 questa enorme mole di dati sperimentali cominciò a circolare ed a diffondersi anche tra i non addetti ai lavori, e molte persone capirono che l'ala flessibile ben si prestava ad essere usata come veleggiatore o aliante, facile ed economica da costruire, senza necessità di materiali particolari. I veleggiatori funzionavano bene, e l'ala di Rogallo da volo libero si diffuse rapidamente e ne vennero costruite molte unità. Ciò pose un grosso problema ai coniugi Rogallo: difendere il proprio brevetto e quindi pretendere il pagamento dei diritti per ogni ala costruita, oppure lasciare a tutti la possibilità di costruire ed usare la propria invenzione liberamente. I Rogallo, in un gesto di generosità che non trova altri riscontri nella storia dell'aviazione, decisero di non rivendicare i propri diritti e lasciare a tutti l'uso gratuito della propria invenzione, in modo che in tutto il mondo fosse possibile godere di questo modo economico e divertente di volare.



DAVID



BARISH

Con infinita pazienza, Carlo è riuscito a recuperare un articolo pubblicato su Delta e Parapendio, scritto da Jean Paul Boudillon e tradotto da Elisabetta Sennini. Noi lo riportiamo fedelmente.

In un caldo pomeriggio del Luglio 1995, un turista americano osserva stupefatto la moquette del decollo di Saint Hilaire coperta di parapendio. Trent'anni prima, egli aveva inventato lo "slope soaring" (il volo in dinamica su pendio) con un ala di 4,2 di efficienza e solo quel giorno, per la prima volta, vedeva dei parapendio!!

"mi sono fermato, ho osservato e ho capito. Il mio lavoro alla NASA e le altre agenzie governative ha assorbito tutte le mie energie e non ho potuto seguire i nuovi studi sul parapendio per 30 anni! Non è facile recuperare il ritardo accumulato rispetto agli altri in così tanto tempo, ma ho ricominciato lo scorso anno a lavorare su un modello dal notevole allungamento e ho cominciato a volarci... con molta prudenza".

Questo turista molto speciale si chiama David Barish; trent'anni fa realizzò il primo volo in parapendio dal Mont Hunter.

David Barish è nato nel 1921; nel 1939 comincia a volare nel quadro di un programma governativo di formazione di piloti, diviene istruttore, poi copilota alla TWA, ingegnere e test pilot, Nel 1944 si arruola nel Air Force; ma non verrà mai mandato al fronte.

Dopo la guerra, L'Areonautica lo invia alla celebre Cal-Thech (la grande Università scientifica della Costa Ovest) per ottenere un diploma di ingegnere aeronautico. Seguono tre anni di lavoro alla galleria del vento di Wright Field.

Tornato alla vita civile, crea una società, la Barish Associates, e lavora per la NASA e l'aeronautica.

Il suo primo successo è il brevetto del Vortex Ring nel 1955, una specie di autogiro ad ala floscia ancora oggi utilizzato dai militari. Collabora poi con la NASA,



come Jalbert e Rogallo, al progetto per il recupero delle capsule spaziali, fin quando l'ente spaziale americano non passerà all'utilizzo delle navette.

Nel 1965, ai campionati nazionali di paracadutismo USA, quando i paracadute rotondi " a Ugello" sembravano essere al top della performance, i paracadutisti furono sorpresi a vedere in volo un ala rettangolare a 3 lobi che volava con 2,2 di efficienza, con un tasso di caduta che era meno della metà di quello di un Paracommander, dalla superficie quasi doppia!

La Sailwing di Barish, ripresa poi da Pioneer, inaugura l'era del paracadute ad ala rettangolare, che continuerà con i Volplane, Paraplano, Parafoil.

Per regolare i comandi, Barish aveva avuto l'idea di andare a provare il suo prototipo sulle piste da sci di Mont Hunter, che conosceva molto bene come sciatore.

In due giorni aveva messo a punto la tecnica di decollo e fatto i suoi primi voli dal pendio, " Slope soaring". Il Parapendio è nato l'11 ottobre 1965!!

Ma Barish non si è fermato qui; ha costruito un vero parapendio, concepito esclusivamente per questa pratica: un'ala a 5 lobi in tela da spinnaker, con 4 di allungamento e 4,2 di efficienza!! (tanto per la cronaca: per questioni di responsabilità civile, questo pezzo da museo è stato distrutto !!)

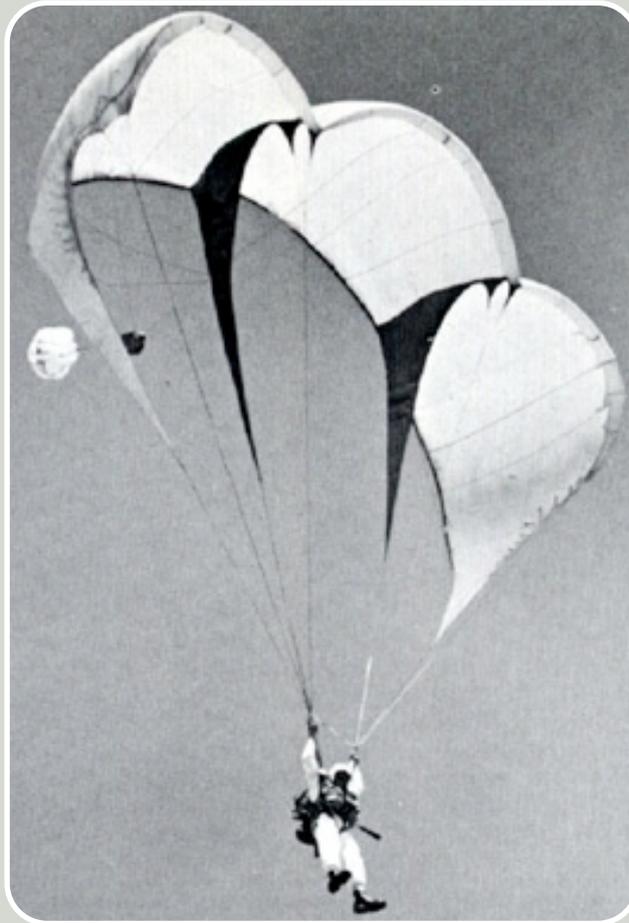
Ciò che più stupisce (a posteriori), è che fin dall'inizio David Barish aveva intuito tutto: l'ala floscia rettangolare con un profilo, il materiale (lo spinnaker), il metodo di decollo...ed anche la portata economica di questo nuovo sport!

Egli insegna la tecnica a degli amici, come il giornalista Dan Poynter (suoi i libri “ Il Manuale del paracadutismo” e “ Il manuale del Deltaplano”, in cui dedica un intero capitolo a questo sport!), che farà una serie di dimostrazioni dinnanzi ad un folto pubblico della stazione olimpica di sport invernali di Lake Placid con la Sailwing.

Ma soprattutto, ne 1966, Barish ha l'idea di sviluppare il parapendio come attività estiva nelle stazioni sciistiche per sfruttare anche fuori stagione gli impianti di risalita.

Con il patrocinio di John Fry, Editore di SKY Magazine, compie una serie di dimostrazioni in diverse stazioni sciistiche in tutti gli Stati Uniti...Ma poi il suo lavoro di ricercatore lo assorbe completamente e il parapendio esce dalla sua vita...fino a questo giorno del Luglio 1995, a Saint Hilaire du Touvet, 30 anni dopo il primo “ volo da pendio”.

“ C'erano tante ali che coprivano tutta l'area di decollo e tante persone in aria. Era magnifico vedere questa cosa meravigliosa, cresciuta da un seme piantato tanti anni fa. Quando a me, la passione della mia attività di ingegnere mi ha impedito di proseguire su questa strada.... c'est la vie!!!”



I PROSSIMI APPUNTAMENTI:

7 febbraio

Festa di S: Valentino a Gemona
Eventuale recupero:
Domenica 14 Febbraio.

19 febbraio

ore 20.00 presso Sala Consigliere del
Comune di Nimis

Temi sviluppati nel corso della serata:

- paracadute di soccorso
- manutenzione dei materiali
- la simulazione di volo per la didattica
- le certificazioni e i loro limiti
- il fattore umano
- database incidenti

Relatore: **Rodolfo Sacconi**, consigliere FIVL per
la sicurezza

Il **Centro Friulano Parapendio** e la
Federazione Italiana Volo Libero organizzano
una serata sulla Sicurezza Volo.

gradita una conferma di partecipazione a
fbaccara@spin.it

21 febbraio

Little Wings



RECUPERO DELLA SCIIIVOLATA DI FORNI DI SOPRA

CON LA "SPLASHVOLATA"

A REVINE

SEGUIRANNO MAGGIORI INFO.

27 febbraio

28 febbraio

MONTEROSSO nelle Cinque Terre
Dopo alcuni anni di assenza si
ripropone la festa di volo nella
spendida località ligure.

Info: www.inaria.it