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

APRILE 2010

notiziario n°118

In questo numero:

I primi segni di primavera si sono fatti sentire, i +5 m/s sono comparsi nelle tracce GPS. Quindi si parlerà innanzitutto di sicurezza.

-Serata sulla sicurezza in volo. Parla Rudi Saccani
-Nuovi strumenti per il volo libero Earthmate Delorme PN-60W
-Niente paura Traduz. Carlo Anzil
-S.I.V. di Mario Casani
-Tra realtà e misticismo di Nuvoli Luca
-Famo..o nun Famo...Famo Famo Di Gigi Borsoi
-S. Valentino

Rodolfo Saccani
Il Relatore nonchè il responsabile della sicurezza in volo per la FIVL.

Fivl - Cfp

19 febbraio 2010 - Serata sulla Sicurezza Volo

Di Baccara Franco

Nella sala Consigliare del Comune di Nimis si sono ritrovati una trentina di piloti per una serata di aggiornamento dedicata a temi di sicurezza volo. Organizzata dal CFP con la collaborazione della FIVL ha avuto come relatore Rudi Saccani, consigliere della Federazione delegato alla Sicurezza, che è riuscito a catalizzare l'attenzione di tutti i presenti , trattando temi di fondamentale importanza per il nostro sport che hanno suscitando grande interesse nella platea.

Si è parlato di emergenze, quando e come usarle, come curarne la manutenzione ed il ripiegamento al fine di garantirne un perfetto funzionamento.

Si è parlato di omologazioni, del lavoro svolto in seno alla commissione europea per metterci disposizione mezzi sempre più affidabili.

Si è parlato di nuovi strumenti di simulazione per il volo libero in parapendio, in avanzato stadio di messa a punto, che potranno costituire un valido ausilio didattico per sperimentare in tutta sicurezza diverse situazioni di volo, configurazioni inusuali e procedure per risolverle .

Si è parlato di incidenti, del fattore umano e di quanto sia importante rompere il muro di omertà che ancora impedisce una sistematica raccolta di dati da analizzare per consentire più efficaci azioni preventive.

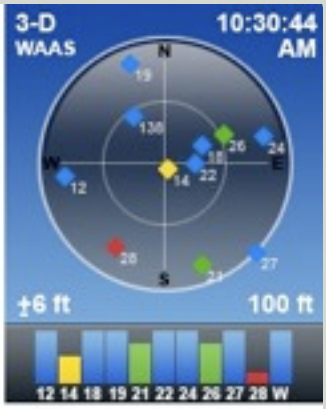
Per segnalare un incidente: ***http://www.fivl.it/index.php/segnala-incidente.html***

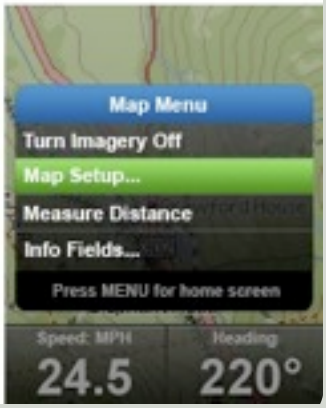
NUOVI STRUMENTI PER IL VOLO LIBERO:

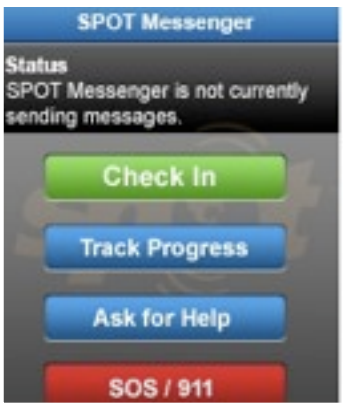
Earthmate Delorme PN-60W

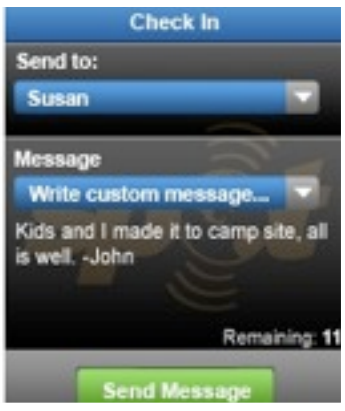
La novità è il nuovo navigatore GPS portatile Earthmate Delorme PN-60W con il sistema di comunicazione satellitare SPOT, oltre all'opzione sicurezza è nato per permettere una forma di comunicazione, quando si stà fuori da ogni area di copertura GSM, infatti questo strumento permette di mandare dei messaggi di testo a famigliari e amici.
In situazioni di pericolo si può inviare messaggi di SOS che includono anche la precisa posizione dove ci si trova.
Attualmente è commercializzato solo negli Stati Uniti ad un prezzo di 550 $ ed include dettagliate mappe topografiche statunitensi.
E' dotato di una bussola elettronica ed un altimetro barometrico e c'e la possibilità di utilizzarlo anche con carte nautiche del NOAA.
Altra cosa interessantissima, dà sulla mappa la posizione delle altre persone che hanno lo stesso strumento, e i vari dati a riguardo.(come da foto qui sotto)
Un ottima soluzione di sicurezza, speriamo che arrivi presto anche da noi.

Se volete vedere un video: http://www.youtube.com/watch?v=lpCygXfF3Ag









di David Eyraud, da Parapente Mag n° 123 Aprile – Maggio 2009
Traduzione di Carlo Anzil

David Eyraud è un pilota eccezionale, iniziatore della pedagogia pendolare, pioniere dell'acrobazia e dello speed riding. Molti campioni lo considerano come il loro maestro. Tuttavia, stranamente, questo super dotato danzerino dell'aria si dichiara, proprio lui, limitato da una cronica paura del vuoto...

I corsi tipo SIV o di "Pilotaggio" di solito cominciano con degli esercizi di controllo del beccheggio. Si frena per far rimanere indietro la vela, per poi rilasciarla bruscamente in modo da provocare una picchiata: poi si amplifica l'ampiezza dei movimenti pendolari e si impara questa famosa e così utile "temporizzazione". Durante questi esercizi, molti piloti, impressionati dal dover effettuare questi pendolii alti nel cielo, non osano andare molto lontano. Hanno... un po' di paura. È per loro, per noi (perchè anche noi siamo come loro) che siamo andati a consultare il "dottor" David Eyraud: a lui la parola.

La paura in parapendio, come in tutti gli altri sport a rischio, è normale ed anche necessaria in determinate siruazioni. D'altra parte bisogna liberarsi da angoscie ingiustificate.

NIENTE PAURA ... DI AVERE PAURA!
Sono felicissimo di scrivere per Parapente Mag, e vorrei cominciare trattando l'argomento della confidenza in volo... perchè sono convinto che il solo modo per volare serenamente è quello di avere fiducia nella propria attrezzatura, di conoscere bene la massa d'aria ed essere consapevoli del proprio livello di pilotaggio.
Innanzitutto diciamo pane al pane: qui si parla di paura!

L'essere umano non è stato concepito per volare: il creatore non ci ha dotati di ali. È quindi normale non sentirsi nel proprio elemento, quando ci si trova sospesi in aria sotto un'ala fatta di stoffa e cordini. Così come è normale avere paura a saltare da un aereo, anche se si sa che il paracadute si aprirà! La paura, emozione del pericolo, è un fatto naturale. Senza di lei noi non saremmo sopravvissuti alla terribile selezione naturale nel corso dell'evoluzione. Effettivamente, è proprio questa paura che aumenta la nostra capacità a fronteggiare un pericolo, vero o immaginario. Ed ancora... è solo davanti alla paura che si può dare prova di coraggio, agendo malgrado la paura!
Facciamo due esempi. Il vento è aumentato, il piccolo cumulo si è minacciosamente ingrossato, la sua base è diventata scura e si vede lampeggiare in lontananza... oppure: la mia vela è incravattata, sono in twist e comincio a girare velocemente... In entrambi questi casi il pericolo è ben reale ed è necessario avere paura. Per fortuna, il corpo umano è dotato di un meccanismo di protezione che fa scattare dei processi di autodifesa, aumentando le nostre possibilità di vittoria nel far fronte al pericolo: accelerazione del ritmo cardiaco, produzione di adrenalina. L'adrenalina è un neuro-trasmettitore che ordina, a diverse parti del corpo, di reagire più velocemente: i riflessi si fanno più vivi, la lucidità si accuisce, come se il tempo scorresse più lentamente. Quando il pericolo è reale, la paura è direttamente proporzionale al pericolo stesso. Sembra quasi di dire una bestialità, ma se non voglio aver paura, devo... diminuire il pericolo!

MIA MOGLIE MI HA LASCIATO...
Per diminuire il pericolo bisogna porsi delle domande. Allora vi sottopongo alcune domande per valutare i diversi fattori che condizionano la vostra percezione del rischio (pericolo corso). Sempre prendendo in considerazione i tre elementi del volo: il pilota, il suo materiale, l'ambiente...

Pilota... ho dormito bene? Mangiato bene? Bevuto abbastanza acqua? Sono in forma o sono mesi che non mi alleno? E la mia testa come sta? Non ho troppi pensieri di lavoro o di famiglia? Ho l'esperienza necessaria per pilotare la mia vela nelle condizioni della giornata?

Materiale... è in buono stato? Lo conosco bene o no (ad esempio, vado a provare un nuovo parapendio)? È adatto al mio livello?

Ambiente... le condizioni aerologiche sono accettabili per me (temperatura, vento, termiche)? Il sito di volo è accogliente (dune, pendii erbosi, foreste...) o è ostile (rocce, spine, zone urbanizzate, acqua...)? Ci sono altre vele in volo?

Se si accendono delle spie rosse (mia moglie mi ha lasciato, non ho dormito, ho una vela nuova e da competizione...), è meglio rinunciare al volo! Se è rossa anche una sola spia, devo comunque aumentare la mia attenzione: ad esmpio, se mi accingo a provare una nuova vela, devo prendere maggiori margini di sicurezza tenendo conto sia delle condizioni areologiche che delle mie capacità di pilotaggio. Se tutte le spie sono verdi, volo con una sicurezza ottimale e mi riesce facile essere fiducioso. Diminuendo il pericolo aumento la mia fiducia...
Ma succede che si prova paura, anche se non c'è un pericolo imminente e neppure reale! È il mio cervello che s'inventa tutto: in questo caso si parla di angoscia, di ansia; due emozioni molto simili alla paura, che possono rovinare il piacere del volo. Soffermiamoci un po' di più sulle cause della paura in parapendio...

Paura del vuoto... Conosco molto bene questo problema perchè io soffro di vertigini. È una paura difficile da dominare perchè si trova radicata nel più profondo del nostro cervello. Vedremo come addomesticare la paura del vuoto, come tutte le altre paure...

Paura in termica. Il più delle volte, è quando si vola in termica che ci si imbatte in tutta una serie di situazioni che possono mettere paura: una botta improvvisa, trasmessa dalla massa d'aria; un rumure sordo dovuto ad una violenta chiusura – apertura; una forte folata di vento che sibila sulla faccia; un ampio dondolio in entrata o uscita di termica; la perdità di riferimenti quando ci si ritrova più in alto dei rilievi o più semplicemente il suono del vario che accelera sempre di più... Questi sono fenomeni ben reali e che ovviamente mettono paura.

L'IMMAGINAZIONE GALOPPA...
Le angosce più subdole sono spesso provocate dalle domande negative che uno talvolta si pone: " *E se mi fossi sbagliato nel valutare le condizioni meteo? Come si comporta la mia vela in forte turbolenza? E se una chiusura mi fa partire in autorotazione, sono in grado di controllarla? E se continuo a salire, so come fare per scendere? Sono fisicamente in grado di sopportare una serie di 360° tirati? I cordini sono abbastanza robusti? L'emergenza è a posto?"*. Evidentemente è difficile volare serenamente con tutti questi pensieri!
Se uno si pone di queste domande, quando poi va in volo, con il cervello che spazia liberamente, se si è ottimisti si possono vedere le cose da un punto di vista positivo e godersi il volo... al contrario, se si è pessimisti o si stanno attraversando momenti diffici nella vita, si finisce con il perdere fiducia... e la paura aumenta. La cosa migliore è rimanere concentrati. Per esempio, se stiamo salendo in termica, concentriamoci su di un obiettivo quale ad esempio quello di arrivare a base cumulo. Di colpo il mio cervello è occupato ad analizzare ogni percezione, il mio sguardo cerca costantemente i segnali che indicano l'attività termica, sorveglio gli altri utilizzatori dello spazio aereo... Una volta raggiunto questo primo obiettivo, piuttosto che restare là in alto senza sapere cosa fare (con il rischio che i miei pensieri ritornino di nuovo su temi quali la vertigine o le turbolenze...), poniamoci subito un altro obiettivo, come fare un traverso e tentare un piccolo cross oppure individuare un settore adatto dove poter effettuare una prova di discesa rapida per esercitarsi nel pilotaggio.
Per quanto mi riguarda è così che controllo la mia paura del vuoto!

ADRENALINA... A PICCOLI PASSI
Anche se la concentrazione permette di porsi meno pensieri angoscianti, bisogna anche cercare di dare una risposta, a queste domande, per trovare un po' più di serenità!
Essendo io uno che fa acrobazia, spesso sono stato ritenuto un pilota molto coraggioso o addirittura un po' matto! In realtà io non sono affatto un temerario. Il mio piacere nel pilotaggio viene innanzittutto dal fatto che mi piace avere il completo controllo del mezzo che guido, che si tratti di una automobile , di una bicicletta, di una vela da speed riding o di un parapendio.
È per avere meno paura che mi sono messo a fare acrobazia! Di colpo, quando vado in volo, ho fiducia nelle mie capacità tecniche: so controllare la mia vela in tutte le situazioni (il che non mi impedisce di provare paura quando mi imbatto in forti condizioni termiche, o prendo troppa velocità, o ancora quando provo una nuova manovra acrobatica)...
Fidarsi di se stessi vuol dire essere sicuri delle proprie capacità. Capacità nel conoscersi (forma fisica e mentale del momento), capacità di analisi (aerologia e terreno) e capacità di pilotaggio. Se, mentre siete in volo, non vi sentite a vostro agio quando le condizioni sono turbolente, probabilmente state utilizzando una vela che non controllate completamente. In tal caso non è detto che dobbiate cambiarla, ma dovete imparare ad averne il pieno controllo!
E non basta aver diminuito il pericolo, utilizzando del materiale che dà più fiducia quando si vola in condizioni tranquille... anche così non ci si sente completamente rassicurati. Infatti, il semplice fatto di volare comporta un certo rischio. E questo ci porta ad un assioma fondamentale sul rapporto con il pericolo: si ha paura di un pericolo al quale non siamo abituati. Dunque, si diminuisce la paura... passando spesso vicino a quel pericolo!
Esempio... In speed riding, passare a 2 metri da una roccia a più di 130 km/h, è pericoloso. In auto, fare una curva a 130 km/h passando a 2 metri da un veicolo in panne, è altrettanto pericoloso! In entrambi i casi non c'è possibilità di errore. Eppure, ci si spaventa di più vedendo passare lo speed rider che la vettura. Perchè siamo abituati a vedere le auto sfrecciare a questa velocità sulle strade!
Altro esempio: guidare l'auto in periferia a Parigi, in piena ora di punta, rappresenta un reale pericolo e per me, che vivo in campagna, è una prova stressante: tutti i miei sensi sono all'erta ed io percepisco in modo elevato il pericolo. D'altra parte, per i lavoratori parigini che si tuffano in questo traffico ogni giorno, il pericolo è lo stesso... ma loro non ci pensano nemmeno!

LA BUONA RICETTA
Ecco qua una delle chiavi fondamentali per acquisire fiducia: bisogna abituarsi poco a poco! Sia che si tratti di girare le termiche, o della paura dell'altezza, o della forza G. Per vincere la paura, bisogna affrontarla in maniera progressiva e soprattutto con molta regolarità. Auto-iniettarsi delle dosi di paure controllabili, senza fuggire da queste situazioni, uscendone vincitori e più forti! Tenendo come riferimento queste esposizioni, si arriva a modificare la propria "biologia della paura" ed il cervello incomincia a reagire in modo diverso; ad esempio rilasciando delle piccole dosi di adrenalina che il mio corpo conosce ed accetta.
Se volete essere in grado di dominare la vostra paura del vuoto, bisogna fare delle scalate, assistere a dei lanci in caduta libera! Se non vi sentite a vostro agio nel volo in termica, bisogna che prima facciate molte ore di volo in condizioni di aria calma! Facciamo un esempio: mi prendo una settimana di ferie, nel mese di maggio, per andare a volare. Sono circa sei mesi che non volo, le condizioni meteo sono forti, ma io sono ansioso di provare la mia nuova vela... Se andate a fare il vostro primo volo della stagione a metà pomeriggio, non c'è da meravigliarsi che non vi sentiate a vostro agio, perchè in realtà siete in pericolo! Trovate il tempo per aprire la vostra vela su di un pendio-scuola, fate molte semplici planate nell'aria calma del mattino, fate dei gonfiaggi nel pomeriggio, prima di un volo serale, quando le condizioni si calmano... Nel giro di qualche giorno avrete di nuovo la capacità (mentale e tecnica) di andare a volare nelle termiche del tardo pomeriggio e, perchè no, di fare un fantastico cross a fine settimana, se ne siete all'altezza e se avete scelto una vela a voi adatta.
Riassumendo, per volare in serenità, devo diminuire la dose di pericolo (ad esempio volando una vela più facile, in condizioni più calme...) ed abituarmi progressivamente al pericolo.

DIMINUIRE LA PAURA CON UN CORSO CHE FA PAURA?
Ricordiamo che per diminuire il rischio devo, in modo particolare, conoscere bene le mie reali capacità di pilotaggio per scegliere materiale adeguato e capire le condizioni aerologiche in cui posso volare. Se non sapete esattamente qual'è il vostro livello di pilotaggio, un corso SIV o di "Pilotaggio", vi permetterà di fare il punto.

- *Ma io ho paura a fare questi corsi! Trovarmi 600 metri sopra un lago, con un giubbetto di salvataggio, effettuare tutte quelle manovre, subire degli incidenti di volo e la forza G... "*
- È vero, ci sono delle buone ragioni per avere paura: cose che non si conoscono, il rischio, le manovre.
- *Allora per diminuire la pura in volo, bisogna effettuare un corso che fa paura?*
- Ebbene, sì! Volare in serenità si paga con un po' di coraggio!

Ma niente panico, un buon istruttore vi farà progredire tenendo debito conto del vostro livello di preparazione: gli esercizi verranno affrontati in progressione e ripetuti. Sarete voi stessi a convalidare ogni stadio prima di passare ad un esercizio di livello **S**uperiore.
Prendiamo l'esempio del beccheggio. Molti piloti pensano che l'obiettivo di questo esercizio sia quello di conoscere i limiti della vela e che la qualità dell'esecuzione si misuri in termini di ampiezza del movimento. In realtà, si tratta di un esercizio infinitamente più complesso. Lo scopo non è affatto quello di arrivare alla chiusura!! Ci sono molte cose su cui lavorare e convalidare prima di superare i 45° di oscillazione (e siamo ancora ben lontani dal problema della chiusura): bisogna innanzittutto comprendere, poco a poco, le tre fasi del movimento pendolare del beccheggio (cabrata, picchiata, accelerazione), sviscerare tutte le sensazioni legate a questi movimenti (vento relativo, sensazione "altalena"...),

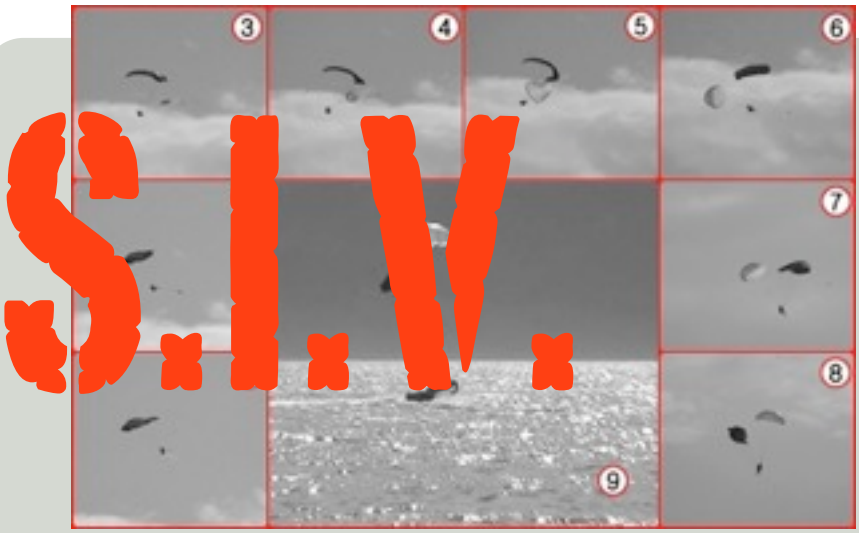
sapersi posizionare nello spazio, grazie a queste sensazioni e grazie alla vista, intervenire con dei gesti precisi che iniziano al momento giusto (temporizzazione pendolare), ben distribuiti per tutta la durata della cabrata, rilasciare al momento voluto, ben sapendo il perchè, e tutto questo sempre mantenendo la direzione voluta...
È uno degli esercizi tecnicamente più difficili anche se non richiede un grande impegno. Quando arrivate a controllare perfettamente questa serie di esercizi sul beccheggio con piccole pendolate, allora è possibile andare a scoprire le grandi pendolate che possono risultare problematiche...
La stessa cosa per abituarsi alla forza G. Ciascuno di noi è più o meno adatto a sopportare la forza centrifuga provocata da una serie di 360° tirati. Alcuni lo trovano subito piacevole, mentre altri devono effettuare tutta una serie di esercizi per abituarsi, prendendo del tempo e progredendo un po' alla volta.
Ritorneremo a parlare dei dettagli tecnici, teorici e psicologici relativi a questi esercizi nei prossimi numeri di Parapente Mag.

CONCLUSIONI

Non si guarisce delle proprie paure, ma si impara a dominarle: comunque la paura sarà sempre là... pronta a ripresentarsi. Dopo un lungo periodo senza esposizione alla sorgente delle vostre angosce, bisognerà rifare un lavoro di adattamento.
Se voi siete coscienti delle vostre capacità, se la vostra attrezzatura è adatta al vostro livello, se siete suffucientemente saggi da adattare il vostro modo di praticare il volo, e le vostre ambizioni, alla vostra reale esperienza... allora siete in possesso di tutti gli ingredienti per volare serenamente.
Se il vostro morale ed il vostro livello di pilotaggio sono deboli, accontentatevi della gioia che riserva una planata in aria calma, lontano dall'affollamento dei siti più famosi, sotto una vela facile e divertente.
Se volete assolutamente affrontare condizioni con forti termiche e fare dei voli di distanza, è indispensabile acquisire un livello di pilotaggio che vi permetta di controllare la vela anche in situazioni aerologiche talvolta impreviste e violente; essere cioè in grado di tenerla aperta e di gestire gli incidenti di volo.
Se poi volete fare dell'acrobazia, dovete imparare tutte le manovre base, una per una, e progredire senza saltare alcuna tappa, sia tecnicamente che mentalmente.

Curiosità.....

Dicono che tutti al mondo abbiamo 7 sosia..
in India ho trovato quello di
Bruno Rieppi, il santone Sri Saibaba



Sicurezza in volo

articolo e foto a cura di Mario Casani

Premessa

Volo da diversi anni e fino al 2009 non mi è mai capitato di fare emergenza in volo: pensandoci bene la cosa non è proprio del tutto positiva perché questo vuol dire sicuramente non aver mai partecipato ad un corso SIV (simulazione inconvenienti di volo). Avevo in mente di iscrivermi ad un corso del genere da tempo, anche perché da circa un paio d'anni mi sono rimesso a fare qualche modesto volo di cross. Questo implica andare in aria ad orari impegnativi dal punto di vista "termico" e attraversare zone a volte piuttosto turbolente: quindi essere esposto a maggiori possibilità di chiusure. A tal proposito navigando su internet ho trovato una eloquente considerazione di Adrian Thomas (forte pilota britannico e consulente tecnico Airwave): "In una giornata di XC ragionevole mi aspetto qualche chiusura. In una buona giornata me ne aspetto di più, ed in una giornata epica mi aspetto di avere 50% di chiusura almeno 2 volte e mi posso trovare ad un passo da un negativo una o due volte, cercando di stare nel cuore di una termica. La velocità verticale di +5 m/s è circa la metà della velocità di trim, quindi le condizioni di XC sono turbolente". Fatte le debite proporzioni, visto che Adrian è un competitore, e la categoria di vele che utilizza, ...sono comunque parole che fanno riflettere.
Tra aprile e maggio 2009 tengo d'occhio sul web le varie possibilità offerte nella zona del nord-est, così dopo qualche e-mail e contatti telefonici eccomi iscritto al SIV del 26-27-28 giugno a Malcesine sul Lago di Garda organizzato da Fabio Razore della scuola Volo Libero Alto Garda con la collaborazione di Aaron Durogati.

La SCUOLA di VOLO LIBERO ALTO GARDA

La scuola di parapendio Volo Libero Alto Garda opera in Val di Gresta presso Mori (TN) dove è situato l'atterraggio ufficiale. E' una delle più antiche realtà didattiche presenti oggi in Italia in quanto apre l'attività nel 1990, e la prima scuola nell'istituire i corsi SIV che si svolgono sul Lago di Garda.
Fabio Razore, istruttore e responsabile della scuola, con all'attivo oltre un migliaio di piloti di volo libero brevettati in 19 anni di insegnamento. Carismatico e dal contagioso ottimismo, è lui ad occuparsi della sistemazione logistica, ad introdurci al corso, ad effettuare uno scrupoloso e proficuo controllo dell'attrezzatura e a verificare la regolarità delle prove sul simulatore a terra (risolvendo due seri casi di problematica estrazione del paracadute di soccorso). Con tanti anni di esperienza alle spalle è prodigo di consigli e racconti di fatti accaduti nei precedenti corsi. Poi sul gommone da vero Capitano a coordinare via radio i voli, dare disposizioni e pronto in caso di ammaraggi fuori programma. Durante lo svolgimento del corso è stato incredibilmente capace, perché la meteo sul Baldo in quei tre giorni si è dimostrata alquanto difficile da interpretare ed estremamente variabile (in poco tempo poteva passare da una situazione all'altra). Sei voli ha promesso e sei voli effettivi abbiamo fatto: con occhio esperto ed attento valutando anche i minimi segni di preavviso della meteo, Fabio ha cadenzato le risalite in funivia e la successione dei decolli riuscendo a portare a compimento la sua missione. Bravissimo!

Aaron Durogati, il giovane pilota di Merano, è lanciatissimo nelle competizioni: nel 2009 ha vinto gli Open di Portogallo, ha partecipato alla PWC ottenendo un quarto posto in Corea con la Nova (casa nella quale ha collaborato come Test Pilot nella messa a punto dei prototipi). Da settembre e' passato alla Gin e alla superfinale di Coppa del Mondo disputatasi a Poggio Bustone è quarto classificato col Boomerang Proto (dietro alle due inarrivabili Ozone e al mitico Luca Donini). Poi è andato a vincere i Campionati Coreani. Essendo anche un esperto pilota acro, ed avendo già' dedicato anni allo studio della messa a punto delle sue vele, è anche Test Pilot per la Gin. E' ora istruttore VDS/VL avendo conseguito la qualifica all'ultima sessione di esami tenutasi a Bassano nello scorso mese di ottobre. Dal 2007 Aaron è entrato nell'organico della scuola V.L. Alto Garda apportando il suo talento e la sua già grande esperienza nel campo del volo acro.
E' lui a svolgere il programma teorico spiegandoci le manovre e fugando i nostri dubbi, accompagnandoci di volta in volta al decollo dove con il dettagliato briefing si ripetono sempre le corrette procedure di esecuzione delle configurazioni. Poi dopo averci preceduto in volo (scendendo con un proto NOVA acro... vi lascio immaginare in che incredibile maniera) dall'atterraggio ci guida via radio facendoci eseguire il programma pratico fino a posare dolcemente i piedi sul verde prato erboso di Malcesine. E lì subito a commentare e riferire le opportune osservazioni su quanto accaduto.

Malcesine, il Monte Baldo e il volo.

Malcesine è una piccola ma caratteristica cittadina sita nella zona nord del lago sulla sponda veneta. Caratterizzata da un pittoresco centro storico costituito da antichi borghi e torri con i particolari negozietti affollati da numerosi turisti. Per la sua collocazione, il clima e la bellezza dei luoghi, è la meta favorita degli appassionati di molte attività sportive e del tempo libero. La nuova funivia Malcesine-Monte Baldo inaugurata nel luglio 2002, consente di raggiungere in due tratte la sommità del monte a quota 1730 su moderne cabine panoramiche rotanti. Sono moltissimi i piloti, le scuole di volo nazionali ed estere e le aziende che vengono qui a testare i loro prodotti, così che l'amministrazione comunale ha concesso a due chilometri a nord del centro abitato, una nuova area adibita ad atterraggio e dedicata alla pratica del volo libero in esclusiva. Questo però solo dopo anni di battaglie del locale Paragliding Club Malcesine, fatte anche di una massiccia raccolta di firme per ottenere un terreno riservato.
L'atterraggio, meglio sottolineare, essendo una lunga striscia d'erba situata proprio a ridosso della strada che costeggia il lago, è sprovvisto di parcheggio, per cui l'auto deve essere lasciata nell' area di sosta qualche centinaio di metri a sud (il fine settimana si riempie subito già di prima mattina). Se state facendo il corso SIV, il problema non si pone in quanto probabilmente sarete già ospiti dell'Hotel Garnì Orchidea e gli spostamenti con navetta, saranno curati dall'efficiente team del Volo Libero Alto Garda. Per quanto riguarda il vento in questa specifica zona, può spirare quasi esclusivamente da nord (il Peler) oppure da sud (l'Ora); una gigantesca manica a vento toglie comunque ogni dubbio riguardo intensità e direzione. Attenzione nei mesi estivi; in atterraggio alle ore centrali della giornata si trova frequentemente velocità alta dell'aria e proibitiva al volo (i numerosi surfisti però, non aspettano altro!). Oltre al brevetto e l'assicurazione, è obbligatorio l'uso del salvagente.
Il Monte Baldo si erge tra il fiume Adige ed il lago: l'influenza climatica della grande superficie lacustre sull'altitudine permette la convivenza di molti ambienti naturali diversi, dalla macchia mediterranea sino ai pascoli ed alle rocce delle cime più alte. Per questa sua particolarità il Monte Baldo si è guadagnato l'appellativo di "Giardino d'Europa".
Ma oltre a queste doti naturalistiche è anche una straordinaria palestra all'aria aperta con vista sul Garda, la Pianura Padana, le Prealpi Venete e Lombarde, ove gli sportivi, dai meno esperti ai più impegnati, possono praticare il loro sport preferito. Agli escursionisti si aprono decine di itinerari di tutte le difficoltà: dalla facile passeggiata alle più impegnative salite. Poi con pochi minuti di cammino dalla stazione di arrivo della funivia si può giungere alla seggiovia di Prà Alpesina che scende fino alle malghe ove si possono gustare le specialità di formaggi e salumi prodotti sul posto.

Inoltre il Monte Baldo è il luogo ideale per i bikers e gli amanti del volo libero. Salendovi con la moderna funivia è possibile portare con sé la propria mountain bike (o se ne siete sprovvisti, la potete noleggiare in uno dei negozi specializzati giù in paese) ed arrivati in cima, si aprono oltre 40 Km di sentieri, mulattiere e strade che percorrono la montagna in lungo e in largo, fino a ritornare sulla riva del lago. Controllate però gli orari delle corse riservate al trasporto delle bici.
Il decollo di Tratto Spino (prato ampissimo e facile con partenza ad Ovest o Est) a noi volatori permette invece una impareggiabile planata con una vista panoramica da favola.
Oltre al volo sopra lo specchio d'acqua, per gli appassionati di cross-country, decollando dal Baldo si possono fare interessanti voli di distanza. Eccone alcuni già realizzati:

-Direzione Sud - Baldo / Belpo / Malcesine - Sorvolando Prada e arrivando al monte Belpo (decollo Verona Race) e Ritorno a Malcesine, tot. 40 Km.
-Direzione Ovest - Baldo / Pinzolo - Si attraversa il lago di Garda si sorvola Tremalzo, Val Giudicarie per arrivare a Pinzolo, tot. 60 Km.
-Direzione Est - Baldo / Bassano - Si attraversa la Val d'Adige, Carega, Pasubio, Novegno, Summano, Rivit, Marostica e infine atterraggio a Bassano, tot. 80 Km.
-Direzione Nord. Baldo / Canazei - Sorvolando l'Altissimo, Biaena, Stivo, Bondone, Marzola, Panarotta, Lagorai, Cermis, Val di Fassa e Canazei, tot. 107 Km

Tornando alla funivia aggiungo i costi del servizio: Tessera 4 risalite, € 25.00 - 1 risalita, € 11.00 (dalle ore 16:00 in poi € 9.00) - Giornaliero, € 17.50 - Ultima discesa in funivia ore 18:45

IL PROGRAMMA DEL CORSO

Il corso SIV si sviluppa su tre giorni: nel primo, una approfondita parte teorica precede l'esecuzione delle prove pratiche; i due giorni successivi sono dedicati ai voli, seguiti dall'istruttore da terra via radio. Tra una sessione e l'altra è necessario un continuo confronto tra piloti ed istruttore. Il Venerdì c'è il ritrovo nel pomeriggio alle ore 14.00 con presentazione del corso, svolgimento del programma teorico, verifica attrezzatura e simulazioni, volo di ambientamento serale. Sabato ritrovo alle ore 8.00 quindi programma pratico fino ad ore 12.00 circa, Break, programma pratico fino ad ore 19.00 circa. Domenica come sabato con fine lavori previsto per le ore 18.00.
Le manovre proposte sono: grandi orecchie, chiusura asimmetrica, asimmetrica con speed, stallo B, chiusura frontale, chiusura frontale con speed, wing over, spirale, stallo asimmetrico, full stall, vite piatta negativa, uso del paracadute di soccorso. Tuttavia è opportuno ricordare che la parte pratica viene personalizzata ad hoc, in base alle capacità ed aspirazioni personali, di volta in volta modulando fin dove spingere le manovre e quali figure eseguire.
Tutta l'attività di volo viene video registrata e un DVD personale verrà inviato appena elaborate le immagini.
Centro operativo per ritrovo e lezioni è l'accogliente Hotel Garnì Orchidea (dove siamo alloggiati) con svolgimento della teoria nello stupendo giardino all'aperto, completamente immerso tra gli ulivi.

ATTREZZATURA PERSONALE

VELA : Swing Mistral 4.24 (DHV 1 /2) IMBRAGO: Sup'Air Evolution EMERGENZA: Freestyle PRS2 (Afnor S52318) RADIO: Icom IC4800E LPD CASCO: Obse

LA MIA ESPERIENZA

Venerdì 26 giugno parto da Tarcento di buona mattina pensando già cosa mi aspetta: tre intensi giorni nel quale svolgere un notevole lavoro; riuscire a completare tutto il programma lo considero alquanto difficile ed impegnativo se penso a manovre come il negativo o il full-stall (... ma questo perché ancora non conosco personalmente Fabio e Aaron!). Così l'obbiettivo principale è di fare le manovre basiche ed il lancio del paracadute di soccorso.
Imboccata l'autostrada ne esco al casello di Vicenza per passare da Schio e le Valli del Pasubio. Voglio entrare a Malcesine arrivando da nord dopo aver attraversato Rovereto, Mori e Riva per poter apprezzare quella stupenda vista sul lago che si ha da quel versante. La giornata è bella, il vento da nord ancora sostenuto. Sulle cime delle montagne le formazioni cumuliformi lasciano presagire una certa instabilità.
Giunto a Malcesine faccio un rapido passaggio in atterraggio per rendermi conto delle dimensioni; avevo volato qui nel '91 ma all'epoca si era costretti ad atterrare nell'unico posto possibile: un parcheggio, praticamente eseguendo uno slalom tra Bmw, Audi, Mercedes, e voluminosi caravan in sosta...! Ora grazie alla creazione di questa area riservata ai piloti la situazione è fantastica. Poi raggiungo l'hotel, quello che sarà la nostra base di appoggio. Qui conosco di persona Fabio Razore e gli altri allievi del corso: Emiliano dal Piemonte, Angelo dalla Lombardia, Roland e Mathias dall'Alto Adige. Denis (arrivato con camper e famiglia al seguito) purtroppo sabato deve abbandonare per rientrare nella sua Cesena, causa l'improvvisa malattia della figlioletta.
Fatti i saluti e le presentazioni di rito ci mettiamo subito all'opera; innanzi tutto con controllo e preparazione dell'imbrago: bisogna togliere la protezione dorsale perchè non pregiudichi il corretto galleggiamento assicurato dall'intervento del giubbotto autogonfiabile in caso di ammaraggio. Poi fissaggio della radio con annesso auricolare per avere il continuo contatto audio con l'istruttore. Quindi test simulazione estrazione emergenza stando appeso al simulatore: la sacca di lancio della mia PRS2 viene fuori senza intoppi (le ripiegature periodiche organizzate dal nostro club nella palestra di Nimis sono una garanzia!). Però altri due piloti devono constatare grosse difficoltà nell'operazione, perciò Fabio con perizia provvede a sistemare pod ed imbraghi.
Nel frattempo giunge anche Aaron così possiamo proseguire il lungo pomeriggio passando allo svolgimento della parte teorica relativa alle modalità di esecuzione di tutte le manovre, con una approfondita spiegazione, anche tramite l'uso del simulatore.
Terminata questa parte, è il momento buono di andare in decollo: le basi si sono finalmente alzate e la partenza è libera da nubi. Dobbiamo affrettarci perché saliamo senza certezza su direzione e intensità del vento e in caso di rinuncia al volo l'ultima corsa pomeridiana in discesa della cabinovia è ormai prossima.

Il decollo è l'immenso fantastico prato erboso che vi ho già descritto, la brezza è perfetta, tesa da ovest. Sono il più lesto: decollo alla francese e con una breve spinta di Aaron sono finalmente in cielo. Panorama mozzafiato! Mi porto sopra il lago e mi gusto la lunga planata; poi Fabio comincia a darmi le indicazioni per un corretto ingresso in atterraggio. E' questo un volo di ambientamento molto tranquillo e appagante ma comunque importante per "prendere le misure" e testare il corretto posizionamento radio e l'efficienza della comunicazione.
I voli di sabato e domenica saranno di tutt'altra natura... vuoi per l'incostanza della meteo ma in particolare per il duro lavoro da svolgere.
Dal canto mio ho cercato di affrontare i due giorni successivi con grande concentrazione per assimilare il corretto modo di effettuazione di ogni singola manovra, provando anche mentalmente a ripercorrere tutto il da farsi nei momenti di attesa in decollo; ma soprattutto è stato fondamentale avere grande fiducia negli istruttori e seguire tassativamente le indicazioni ricevute nei briefing ed in auricolare.
Per quanto riguarda le manovre, queste vengono introdotte con gradualità, aggiungendo configurazioni sempre più difficili ed accentuando la consistenza delle chiusure di pari passo.
Ho apprezzato l'uso delle grandi orecchie (con speed attivato) che spesso trascuravo: discreto tasso di caduta, buona velocità di avanzamento per sfuggire da situazioni di aspirazione insidiose, stabilità in virtù dell'aumentato carico alare. Nelle asimmetriche mi sono divertito molto ed è la manovra che probabilmente ho fatto meglio, con chiusure ben oltre il 50%; a tutta pedalina il bordo d'attacco viene giù facilmente ma la tendenza alla rotazione si accentua considerevolmente e in maniera più repentina vista la velocità maggiore dell'ala. Col frontale, a mio avviso, si cominciano a provare sensazioni più "toste": veder cadere letteralmente sul fascio tutti gli 11 metri del bordo d'attacco fa una certa impressione.

Ma è col post stallo trattenuto che l'adrenalina sale a mille: è la configurazione in cui il 100% della superficie alare proprio non vola (assieme al tranquillo stallo di B). L'abbattimento posteriore dell'ala e l'iniziale caduta all'indietro del pilota è una cosa piuttosto innaturale da sopportare (immaginate il ribaltarvi di schiena stando seduti su una sedia), poi, stabilizzata la discesa, il grande scuotimento della vela viene tutto trasmesso sia all'imbrago che alle braccia tese fin sotto la selletta; è una situazione molto "movimentata".
Il negativo (vite piatta negativa) regala anch'esso forti emozioni. L'uscita è il momento più critico: in questa fase può anche verificarsi un'asimmetrica od un twist (come è capitato a me) per errore nel modo e nei tempi di azionamento dei comandi, complice il ritardo con cui il corpo del pilota segue la rotazione della vela.

Nel wing-over e nella spirale si punta molto a curare la corretta impostazione dell'ingresso e la compostezza dell'uscita dell'ala, viste le forti accelerazioni che entrano in gioco.
La parte terminale dell'ultimo volo della domenica permette il lancio dell'emergenza. E' stata una bella sensazione sentire la forte trazione della fune di vincolo all'apertura della calotta, e la vista di quella "bianca medusa" sopra la testa. Più impegnativo il recupero della vela principale (è necessario stabilizzare il parapendio stallandolo onde evitare pericolose interferenze)... ma prima del tuffo in acqua, tutto si è risolto al meglio.

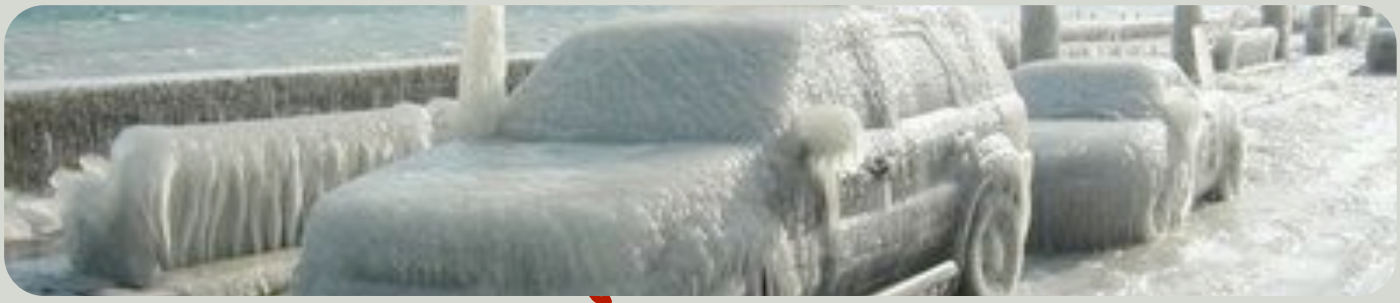
Bilancio finale super positivo. Sono riuscito a completare l'intero programma, potendo così vedere le mie reazioni in situazione critica, tirando fuori la forza di superare con positività momenti di tensione, migliorando la capacità di gestire situazioni di pilotaggio realmente impegnative e prendendo consapevolezza dei miei limiti.
Ho avuto l'opportunità di conoscere meglio la mia "macchina", il modo in cui questa reagisce a comandi estremi, le tecniche di pilotaggio per uscire da alcune situazioni di volo compromesse, le manovre da evitare, percepire i limiti della macchina stessa.
E che dire poi del fantastico gruppo di amici che ho avuto l'opportunità di conoscere? Anche sotto l'aspetto umano questi tre giorni mi hanno dato tantissimo!

Buoni voli.

Se volete contattare la redazione, per inviare articoli, foto, notizie simpatiche, o qualsiasi cosa vi passi per la mente potete inviare una e-mail a: lucanuv@libero.it

Il Bimbo, il Mega e il Moret In Bernadia

11 Marzo 2010 by Luca



TRA REALTÀ E MISTICISMO

Meteocatastrofismo by Luca Nuvoli

Il 3 Marzo esce questa notizia su tutti i giornali:

"Roma, 3 mar. (Adnkronos/Ign) - Il terremoto del Cile ha modificato l'asse di rotazione della Terra ed ha accorciato i giorni. A renderlo noto all'ADNKRONOS è Antonio Piersanti, direttore sismologia e tettonofisica dell'Ingv, che conferma così i dati rilevati dalla Nasa."Un terremoto come quello del Cile - dice - sposta l'asse di qualche centimetro. Come ha rilevato la Nasa si tratta di 7-8 centimetri. Questo sisma ha agito anche sul periodo di rotazione della terra intorno al suo asse diminuendolo di una quantità pari a 1 e 2 microsecondi. Si tratta - evidenzia - di valori che non hanno nessun impatto pratico macroscopico, ma valori su cui è importante soffermarsi perché lo studio di questi fenomeni ci permette di capire meglio la dinamica profonda del pianeta Terra e quindi di studiare la sua futura evoluzione".

Come questa, in questo periodo, si continua a sentire di decine di catastrofi naturali, Terremoto ad Haiti, Tsunami, imbarcazioni da crociera ribaltate nel nostro mediterraneo, a Pechino pochi giorni fa temperature di -16°, navi mercantili e passeggeri bloccate nel Mar Baltico dall'improvviso ghiacciarsi della superficie dell'acqua. Notizie che non fanno stare con il cuore in pace, e con all'orizzonte l'avvicinarsi del 21 Dicembre 2012, che molti vogliono vedere come il giorno dell'apocalisse.

Ma vediamo cosa c'e di vero e cosa invece,alla fine, è al servizio dell'internazionale " magna magna" (come dice il Moret).

Partiamo innanzitutto dalle sensazioni personali e cerchiamo per un momento di dimenticare tutto quello che, i giornali e la televisione ci propinano quotidianamente.
Io personalmente sto notando da un pò di tempo un progressivo "innervosimento" del tempo. Temporali sempre più brevi e forti, con grosse grandinate, giornate molto calde alternate da giornate fredde, sono alla soglia dei 40 anni e sebbene la mia memoria storica sia breve, anche confrontandomi con altre persone più mature di me, il risultato dei discorsi non cambia: Cosa sta succedendo????

Quest'anno, ad esempio, abbiamo avuto un inverno caratterizzato da un tempo decisamente più perturbato rispetto al decennio degli anni '80 - '90, periodo nel quale si assisteva al permanere dell'alta pressione per lunghi periodi.

Roberto Madrigali, esperto meteorologo toscano afferma:
«Oggi, l'analisi del quadro meteorologico invernale rivela un'evoluzione della corrente a getto (jet stream) dell'atmosfera che, coadiuvata da un energico vortice polare in espansione, conduce fino alle basse latitudini irruzioni artiche e perturbazioni».
In parole povere significa che andremo verso una circolazione generale atmosferica rivolta ad un progressivo ed inesorabile raffreddamento, soprattutto alle nostre latitudini (Nord Italia) considerate "da sempre" moderate.
L'inverno 2010 conferma il trend: si sta evidenziando una chiara offensiva della grande circolazione generale dell'atmosfera rivolta senza mezzi termini ad un progressivo ed inesorabile raffreddamento.
Secondo Madrigali stiamo attraversando la parte finale dei circa 12.000 anni che caratterizzano la durata di un'era interglaciale. Al punto in cui siamo giunti, ogni nuovo intervallo verso il freddo potrebbe essere quello scatenante l'avvio di una nuova era glaciale, causando l'innesco del 'punto di non ritorno'.
Teoria affermata non solo dal nostro toscano ma da diverse autorità nel campo, e denominata " Global Freezing".

E il "Global warming" ?Il famoso riscaldamento globale, vi chiederete voi??
Sarebbe un discorso lunghissimo non privo di furenti discussioni, allora vi propongo un diverso modo di affrontarlo: guardate questo video di Matrix :http://video.google.com/videoplay?docid=8167257556843024138&ei=KayrS8_XEZ3k2gKujYHFBg&q=riscaldamento+globale&hl=it#
Visto il video???, leggetevi, ora, anche la biografia del responsabile dell'organizzazzione ONU sull'ambiente ***Dott. Rajendra Pachauri*** *(http://www.svipop.org/sezioniTematicheArticolo.php?idArt=552).*
Sicuramente vi sarete fatti una vostra idea al riguardo e in un successivo articolo proverò a spiegarvi il perché si è cominciato a parlare di riscaldamento globale, cosa c'è di vero e cosa è puro business.

Torniamo alla teoria di Madrigali.
In poche parole professa l'arrivo di una nuova era glaciale.

Reid Bryson , uno scienziato atmosferico, dell'Università del Wiscounsin fa notare che la temperatura media della terra durante le grandi ere glaciali era solo 7°più bassa di quella delle sue ere più calde - e che l'attuale declino ha portato il pianeta a circa un sesto del percorso verso temperature da era glaciale.
Altri studiosi considerano il raffreddamento come un ritorno alle condizioni della "piccola era glaciale" che causò inverni rigidi alla maggior parte d'Europa e nord America tra il 1600 e il 1900, anni in cui il Tamigi ghiacciava così solidamente che i londinesi arrostivano la carne sul ghiaccio e le slitte correvano sul fiume Hudson verso sud fino ad arrivare quasi a New York.
Studiosi o no la classica estate mediterranea, sembra stia mutando, ma a cosa dobbiamo questo problema.
Gli oceani del Pianeta ricoprono circa il 70% della superficie della Terra. Il volume del mare è immenso e contiene molto calore grazie alla forte radiazione solare nelle zone tropicali. Parte di questo calore per opera delle correnti marine è trasferito dalle aree calde vicino all'equatore, ad aree più fredde a Nord e a Sud. Questo trasporto di calore è essenziale per le condizioni climatiche e meteorologiche nelle aree più fredde, poiché esse ricevono proprio dalle correnti marine la maggior parte del calore.
La Corrente del Golfo porta calore nel Nord Atlantico e quindi ha un impatto considerevole sul clima europeo.
Come porta il calore? Avete presente come funziona una termica?!? in un moto convettivo c'è aria calda che sale e di conseguenza, a ristabilire l'equilibrio, c'e aria fredda che scende.
Il concetto è simile, ovvero le acque superficiali dell'Oceano Atlantico si scaldano nella zona del Golfo del Messico, queste tendono a risalire verso nord fino alla Groenlandia dove accade il fenomeno della" formazione di acque profonde" ,in poche parole l'acqua ghiaccia, il sale si libera dal ghiaccio e si posiziona sotto lo stesso aumentando la salinità dell'acqua, quindi la sua densità, l'aumento della densità provoca la discesa dell'acqua in profondità. Questa caduta crea un' immensa pompa che rimanda l'acqua fredda e salata dapprima in profondità e poi verso Sud.

Detto questo si capisce che se la "pompa" funziona male o smette di funzionare, il nostro bel clima mite va in vacanza. Ad esempio, sembra quasi certo che, circa 11.000 anni fa, la fusione di estesi ghiacciai posti sul Labrador causò il rallentamento della Corrente del Golfo. Una delle conseguenze dell'evento fu il raffreddamento del clima europeo per un periodo approssimativo di 1.000 anni.Ma torniamo a noi, il problema del "malfunzionamento" ,quindi, è da attribuire a chi scalda le acque oceaniche, ovvero il sole.
Infatti il vero motore di tutto sono le radiazioni solari.
Le analisi fatte sulla variazione dell'attività solare degli ultimi millenni nel Schroeter Institute for Research in Cycles of Solar Activity di Waldmuenchen, in Germania, indicano l'approssimarsi di un lungo periodo di clima freddo con la fase più fredda intorno al 2030, contrariamente alle speculazioni dell'IPCC sul riscaldamento globale causato dall'uomo, che potrebbe raggiungere nei prossimi anni fino a 5.8°C in più.

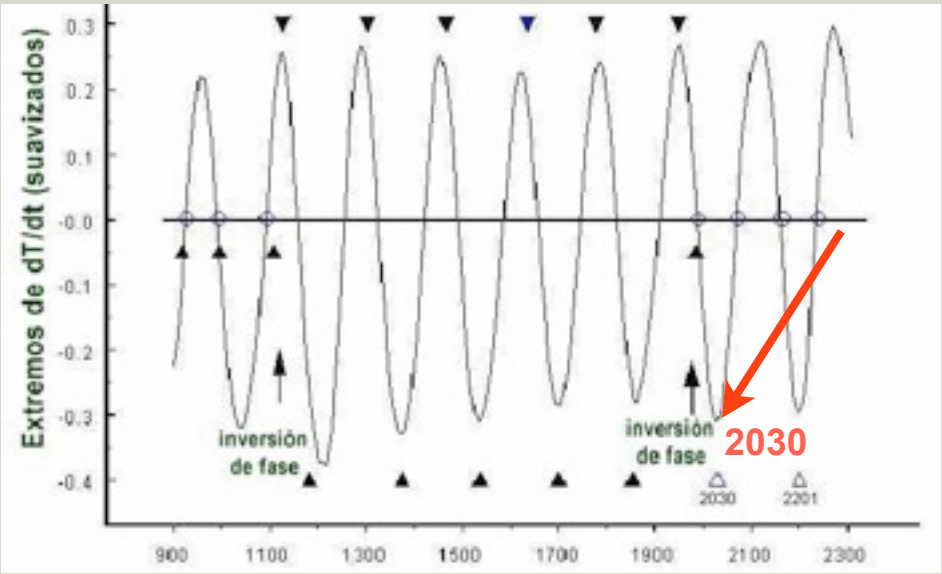
E' stato dimostrato che questo minimo, nel ciclo di 80-90 anni della radiazione solare, legato all'oscillazione del ciclo di 83 anni,166 anni da picco a picco) del centro di massa del Sole nel "centro" del sistema solare, coincide con i periodi di clima freddo della Terra.

Questa previsione, diceva il climatologo e astrologo Dr. Theodor Landscheidt , basata sui moti ciclici orbitali del Sole, ha già dato buoni risultati sulla previsione degli ultimi 3 El Niño, anni prima che si presentassero, e su molti altri fenomeni rilevanti.

Ora non voglio dilungarmi su questa teoria, decisamente interessante, ma che ci porta fuori da quello che tutti si stanno chiedendo:"Ci sarà la meteo giusta per fare dei gran bei voli???" facciamo un quadro della situazione che ci viene prospettata:
sappiamo che le radiazioni solari tenderanno a diminuire progressivamente fino alla data sopracitata.
Meno radiazioni ci sono, meno la nostra corrente del Golfo farà il suo compito, quindi il nostro clima andrà via via raffreddandosi, ma soprattutto, diventerà più "instabile", cambiamenti del clima più repentini, temporali più forti, escursione termica più marcata ecc.

Ed il volo???

Più andremo avanti, con le stagioni, più i detti latini ci verrano in aiuto. "carpe diem" o "cogli il giorno" (traduzione letterale in italiano) sarà il leitmotiv per il futuro.



Nel grafico possiamo vedere i cicli sopra citati

Global Warning
o
Global Freezing

Foto di un sito Americano sul Global Freezing

Un altra curiosità...

Nell'articolo precedente abbiamo accennato alla data del "21 Dicembre 2012", per molti catastrofisti il giorno della fine del mondo.
Non mi preoccuperei affatto,nessuna comunità scientifica, ne astronomica ne geofisica e nemmeno quella studiosa degli antichi Maya quotano questa tesi, diffusa tramite internet e televisioni.
In realtà la data corrisponde alla fine del 13° b'ak'tun. Per spiegarvi cosa significa, bisogna fare un passo indietro.
A differenza del nostro, quello Maya è un calendario ciclico, basato sui movimenti di Venere, e costituito da 5 ere: Acqua, Aria, Fuoco, Terra e Oro. Attualmente ci troviamo nella quinta era, quella dell'Oro, che è cominciata (convertendo la data secondo il nostro calendario) il 6 settembre 3114 a.C. Ecco il sistema di numerazione dei giorni nel calendario Maya:
K'IN: 1 giorno
UINAL: 20 giorni (20 K'IN)
TUN: 360 giorni (18 UINAL)
K'ATUN: 7200 giorni (20 TUN)
B'AK'TUN: 144000 giorni (20 K'ATUN)
Inoltre, 13 B'AK'TUN costituiscono il ciclo completo, cioè 1872000 giorni (circa 5126 anni), e facendo due conti scopriremo che l'era dell'Oro finirà appunto il 21 dicembre 2012.
Perchè il calendario finisce nel 2012?!?!, un buon motivo lo possiamo vedere raffigurato nell'immagine qui sotto.

FAMO o NUN FAMO ?

Di Gigi Borsoi

.....FAMO FAMO .....

Ecco fatto, anche questa volta chi ha osato ed ha creduto è stato baciato dalla fortuna e...in bocca!

Era difficile prevedere con certezza se avremmo potuto volare domenica 21 Febbraio.
Di due cose però eravamo certi, la prima che potevamo far conto sulla super previsione meteo di Luca Nuvoli e la seconda, che se ci fosse stata anche una sola opportunità di volare non potevamo non onorare la parola data in occasione della SCIIVOLATA di Forni di Sopra organizzata superbamente gli amici del CFP ovvero che avremmo recuperato da noi, nel nuovo atterraggio, la data del loro campionato di centro.

E così è stato.

Ma prima di fare la cronaca della giornata di Santa Maria al Lago consentitemi un breve escursus sulla gita a Forni di Sopra del 31 gennaio quando questo inverno "vero" ha colpito ancora.
All'inizio era il sole, ma poi un estesa copertura ed un vento costante da Nord non ci ha permesso di decollare.
Abbiamo provato comunque a salire in decollo ma nulla da fare 30 Km/h alle spalle sono troppi.

Un ringraziamento alla Promotour, gestore degli impianti, per le risalite in seggiovia.

Ciò non ha impedito comunque di festeggiare una bella giornata insieme con il ricco buffet allestito da Monica dello chalet “Cimacuta”ed il vino offerto da Paolo dell’azienda agricola “I Comelli” di Nimis.
Il vino particolarmente buono ha fatto si che Gigi sentisse improvvisamente nostalgia del suo amato Kazakhstan tanto da spogliarsi a torso nudo tra gli sguardi esterefatti degli sciatori e tuffarsi sulla neve -8 C°godendo come un animale.
Circa 30 gli intervenuti di 5 Club diversi e, a fine giornata, il Little Wings Gommonautic Team couadiuvato da alcune mogli volontarie ha inventato una performance, ventre a terra, di discese acrobatiche con la camera d'aria di camion.
In men che non si dica tutte le famiglie festose che impegnavano la pista di slittino si sono volatilizzate per lasciar spazio alle discese sino a quadriposto di noi chiassosi bambinoni (per lo più a livelli alcoolici fuori norma).
Le discese si sono protratte sino oltre l'orario di chiusura dell'impianto tanto che siamo stati gli ultimi in assoluto a lasciare il parcheggio degli impianti sciistici.

Quando si dice essersi divertiti !

Torniamo a noi, la mattina nubi basse sul Pizzoc e vento forte da est che increspa la superfice del lago cumuli in formazione bassi sulla linea dei colli verso la piana, freddo.
Sono le 10 del mattino e siamo al bar dell'atterraggio ben chiusi dentro a sorseggiare un caffè caldo quando il telefonino comincia a trillare annunciando l'arrivo di un primo gruppo di nostri amici dal Friuli.
Anche da Ferrara buone notizie, Veteridario & C. sono in autostrada, oramai nei pressi di Venezia e sono in quattro.

Un occhio al lago per assistere alla posa del segnavento galleggiante progettato e prodotto da Bepi Ferovier con l'ausilio di un mezzo da sbarco a pedale timonato dallo Skipper Loris, ed uno alla montagna che al progressivo calare del vento inizia a sparire tra le nubi.

Non c'è comunque problema se non si potrà volare a S.Maria lo potremo fare al decollo "alternativo" dove Oscar sta saggiando le condizioni, certo dovremmo spostarci di qualche chilometro ma di certo voleremo o almeno planeremo per tentare la sorte con il centro.

E' quasi mezzogiorno nel frattempo e decidiamo di andare in avanscoperta per cercare un punto di decollo che sia al di sotto della copertura.
Arrivati al Pian delle Femene lasciamo le auto e ci incamminiamo per la strada ghiacciata che conduce a ovest ove so c'è un posto che non dovrebbe nemmeno essere innevato per stendere le vele e partire.

Siamo costretti ad un breve fuori pista con la neve alle ginocchia ma raggiunto il posto si rivela come da aspettattive, perfetto, vento frontale e fuori la base.

Arrivano tutti gli altri vele in spalla e cominciano i decolli sino a che la base si riabbassa e quindi ci fermiamo.
Chi era fuori ci fa sapere che in valle la visibilità è perfetta e che anche "tira su".
Aspettiamo vele aperte e appena possibile via uno dopo l'altro.
Qualcuno è da un poco che non vola e così si vede qualche "falsa" ma poco male il decollo le permette senza danni.
Si vola finalmente e, per chi prima e per chi poi, giunge il tanto momento di affrontare il temuto atterraggio al lago.

Ma il timore dura poco perchè esso si rivela tecnico si per la necessità di essere impostato col circuito a "C" (che per i piloti di para è desueto preferendo essi per lo più gli "OTTO") , ma anche facile e sicuro perchè sufficentemente lungo per permettere anche errori di valutazione sulla quota d'entrata.
Mentre ripieghiamo arriva Tony del Camping Riva d'Oro e ci dice che se vogliamo potrebbe mettere su un grilleros.

Mozione approvata alla quasi unanimità (qualcuno ha impegni e deve andarsene in anticipo) e così ci troviamo in 25 con le gambe sotto la tavola.

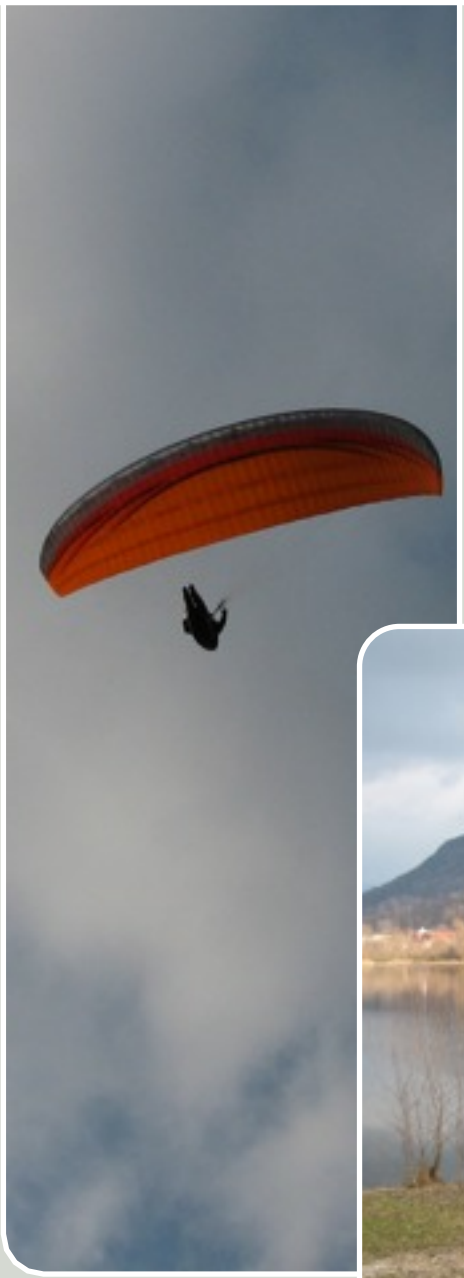
Approfittiamo del karaoke che c'è nel locale per cantare la canzone composta da Bepi e Gigi in onore dell'infrascata del Generale Espinosa che, commosso da questo gesto, riprende il tutto e lo mette su Facebook quale monito imperituro per tutti a correre di più in decollo.
Apprezziamo molto il vino rosso che gli amici dell'Emilia Romagna ci hanno portato e la grigliata con contorni che Tony e Lisa ci hanno preparato quasi seduta stante.
Poi un after hour tra pochi intimi seduti fuori sulla sedia a dondolo e alle 20.00 finalmente tutti a casa.....ma non sani e salvi, infatti il Generale Espinosa incorre in una scivolata su di una macchia d'olio del terreno e si frattura l'omero dopo che la sua auto a causa di un urto sul marciapiede perde un semiasse.

Ok, lo hanno riparato ieri venerdì 26 febbraio con un chiodo di titanio, tra breve sarà di nuovo tra noi.

Grazie a tutti per averci creduto e sappiate chre siete sempre i benvenuti qui da noi in riva al Lago di S.Maria !

Little Wing Party and Games Team

Revine: lago di S. Maria



Classifiche

PILOTA	CM
Ceo	0
Rugo Marco	170
Pirata	230
Di Giusto Enrico	230
Nuvoli Luca	600
Moreet	650
Loris, Vittorio,Bepi ,Gigi,Toso, General Espinoza,	Oltre i 10 metri

Festa di S.Valentino

A Gemona

Il "Bimbo" non si fa sfuggire il centro.

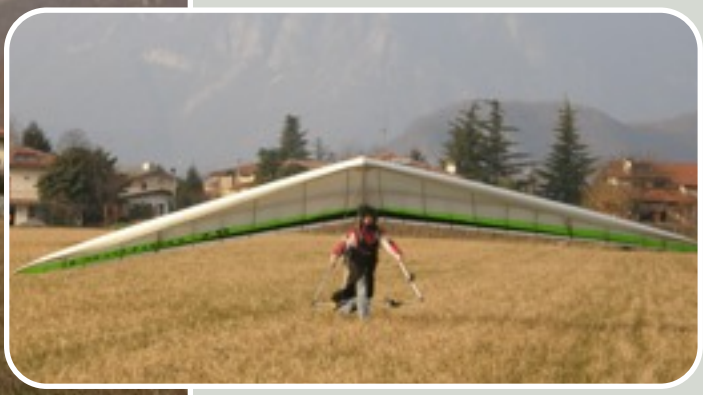


Foto di Vittorio

LA CLASSIFICA

Pilota	Club	mt.dal centro
bimbo	ali libere	0
vittorio	cfp	20
blond	ali libere	60
calin	ali libere	210
stekin	cfp	240
giorgio turel	cfp	320
claudio aci	cfp	330
pio	ali libere	350
jon	cfp	360
tizi	cfp	520
mimo	ali libere	520
anna venica	ali libere	700
francesco buttolo	cfp	730

ANTEPRIMA: UNA FOTO DALL'ARGENTINA

In alto:

Clamoroso avvistamento, da parte dei nostri piloti, nel loro vagare nella natura sconfinata dell'Argentina.
Era dall'epoca degli antichi greci e degli Dei dell'Olimpo che non si vedeva, nei boschi della terra dei Satiri.

Per chi non sapesse cosa sono, riportiamo fedelmente la descrizione di Wikipedia:

"*Il satiro (in Greco,* Σάτυροι *— Sátyroi) è una figura mitica maschile, compagna di Pan e Dioniso, che abita boschi e montagne. È personificazione della fertilità e della forza vitale della natura, connessa con il culto dionisiaco.*
Vengono rappresentati come esseri lascivi, spesso dediti al vino, a danzare con le ninfe ed a suonare il flauto. Talvolta hanno un vistoso fallo in erezione."

(che in questo caso è stato coperto con foglie di alocasia).

I PROSSIMI APPUNTAMENTI:

Colgo l'occasione per Augurare a tutti, da parte del Presidente e di tutto il Direttivo del C.F.P., infiniti auguri di una serena e volatoria

Pasqua.

5-6 giugno

Festa dello Sport a Nimis.
Gare di centro valida per il campionato

9-11 Luglio

SVOLA' in BERNADIA

immancabile appuntamento
organizzato dal gruppo LEGIONARIA

NEL PROSSIMO NUMERO:

- *Argentina - Diario di viaggio di Biancaneve e i 7 nani*
- *Meteo - come i governi mondiali modificano il clima*
- *Il sentiero del volatore - il nuovo sentiero in Bernadia.*

.....e molto altro ancora