

In questo numero:

- INAUGURAZIONE ATTERRAGGIO VOLO LIBERO FRIULI
- GITA IN CROAZIA
- REVINE
- MONTENARS FESTA DELLE CASTAGNE
- PRIMI VOLI DI DISTANZA
- APPUNTAMENTI





Dopo molte riunioni e non pochi ripensamenti, alla fine il nuovo gruppo di appassionati del volo in parapendio "Volo Libero Friuli" è stato ufficialmente fondato ed ha trovato degna collocazione a Bordano, non Iontano dalla casa delle farfalle. Grazie all'interessamento dei piloti locali, facenti capo al mitico "Blond", a Vigj e Veronica, solo per ricordare alcuni fra i promotori, anche le autorità comunali si sono mosse mettendo a disposizione del Club un ampio spazio dove veramente tutti possono atterrare in assoluta sicurezza. Per festeggiare l'avvenimento e dare inizio ad una, si spera, lunga serie di eventi, durante il fine settimana del 7 ed 8 Agosto è stata organizzata una due giorni di volo, con decollo dal Monte S. Simeone ed atterraggio nel nuovo campo in riva al fiume Tagliamento. Veramente tanti i piloti e gli amici intervenuti da tutto il Friuli, dal Veneto, con il gruppo "Little Wings" di Revine e dall'Austria, Fritz ed i suoi amici; questi ultimi hanno anche dato spettacolo facendo un doppio con il passeggero che si è sganciato in volo ed è sceso in caduta libera, aprendo poi il paracadute con il quale è atterrato in modo impeccabile: bravi!!!

Non sono mancate anche alcune postazioni di ditte operanti nello specifico settore del volo libero, con materiale in esposizione e in prova: notevole la presenza della ditta "Indipendence" che ha fatto vedere e provare tutta la serie di imbraghi e la gamma completa delle nuove vele. Un buon servizio di navette ha consentito, durante tutto il periodo della manifestazione, un agevole arrivo in zona decollo.

La gara di precisione in atterraggio ha visto per lungo tempo in testa tre gentili donzelle: Kathrin, Tiziana e Doriana. Solo alla fine della giornata il Bimbo è riuscito, facendo un centro perfetto, ad eguagliare Kathrin che è così risultata prima a pari merito, mentre Tiziana si è ritrovata in quarta posizione, superata in extremis da Gigi Borsoi; un po' più indietro Doriana che comunque si è ben piazzata.

In volo si sono visti anche alcuni delta che non hanno avuto alcuna difficoltà a concludere il volo atterrando nel nuovo campo, per l'occasione pulito e sistemato come meglio non si potrebbe desiderare. Premi quasi per tutti, con tanti omaggi costituiti da ottimi formaggi e salumi prodotti dall'Azienda Agricola di Ennio Colomba, un non dimenticato pilota dei tempi pioneristici del gruppo "Ali Libere Gemona". Due belle giornate, con buone condizioni per il volo e che gli organizzatori senz'altro proporranno di nuovo nel corso del prossimo anno e che tutti i "volatili" non vorranno perdere.







GITA IN CROAZIA

Testo di Carlo, Foto Doriana e Vittorio

Approffittando delle belle giornate di fine fine settembre, Bruno Rieppi, Carlo, Vittorio, Claudio Aci, Doriana e Giorgio Turel si sono recati in Istria per fare il bagno e volare. La giornata era ideale per fare entrambe le cose ma il bagno non ha attirato Bruno e Carlo che si sono limitati ad ammirare le evoluzioni acquatiche dei quattro bagnanti: due con la muta, una con il costume ed uno "nature", come vuole la tradizione al mare nel tratto prospicente il campig Lanterna a Cittanova.

Una veramente ottima scelta, quella fatta da Doriana, di andare al ristorante "Belvedere" dove si è mangiato, ad un metro dall'acqua, squisite prelibatezze appena pescate, accompagnate con dell'ottima Malvasia.

Dopo aver scartato l'idea di volare nella vicina Kastelir, per

totale assenza di vento, si è optato per il volo di Buzet dove si è arrivati proprio quando il vento stava cambiando direzione iniziando a soffiare frontalmente al decollo. Fuori le vele e via in volo, con grande soddisfazione per Bruno che si è fatto proprio un bel volo, di oltre un'ora, atterrando poi nel campo ufficiale, mentre gli altri sono scesi vicino a Doriana che per prima aveva individuato un bel prato a fianco alla strada. Carlo ha fatto Top, per recuperare un'auto rimasta in decollo, mentre Vittorio ha fatto il traghettatore, non avendo ancora ben smaltito il fresco vinello sorbito a pranzo. Giornata piacevole, passata in ottima compagnia con un facile rientro, a notte inoltrata: da ripetere assolutamente l'anno prossimo, ovviamente estendendo l'invito a tutti quelli che vorranno venire.





Testo di Doriana Foto Vittorio e Loris

Un'altra sortita dei piloti del Centro Friulano Parapendio (Carlo, Claudio Aci e Vittorio) che si sono recati in visita dagli amici di "Little Wings" sul lago di Revine, situato pochi chilometri a Nord-Ovest di Vittorio Veneto. È stata una buona occasione per fare dei bei voli, con un buon quadagno di quota che ha permesso di ammirare la vallata feltrina dietro il decollo, spiccando il volo dal prato privato di Gigi, e concludere il volo nel nuovo atterraggio del Club, posto accanto al camping, in riva al lago.

I piloti atterrati per primi, quasi non credevano ai propri occhi, quando hanno visto una gondola scivolare silenziosa sul lago: Venezia dista quasi 80 chilometri ed il lago di Revine non ha emissari... eppure la gondola era lì!!!

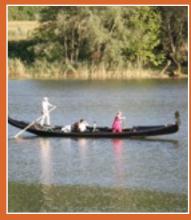
La giornata è stata proprio generosa e tutti si sono divertiti facendo uno o più voli, cercando di atterrare il più vicino possibile al centro piazzato nel lungo prato. Un po' il vento incostante, un po' il timore degli alti alberi, posti all'inizio del campo di atterraggio, un po' il clima di puro divertimento

hanno fatto sì che alla fine dei voli i tre friulani risultassero quelli che sono atterrati meno lontani dal fatidico centro.

Dopo i voli, è seguito un lauto banchetto, avente come piatto forte un'incredibile "spiedo" veramente ben preparato da Toni, il gestore del Camping con il prezioso contributo di Alessandra e Maurizio. Molto apprezzate le tante varietà di grappe, che quasi tutti hanno assaggiato una o più volte, scaldandosi vicino al "tronco-stufa" che ha bruciato per tutta la sera.

Non sono mancati momenti di sano divertimento con l'uso improprio del dondolo per bambini da parte di piloti più o meno stagionati.

A tarda sera il ritorno a Udine con Carlo che non beve alcolici e quindi ha guidato tranquillamente, senza temere i controlli della polizia con l'etilometro; lungo tutto il tragitto Claudio ha sempre parlato (lui dice per tenere sveglio il guidatore) mentre, udite, udite, Vittorio non ha detto una parola: dormiva!!!

















FESTA DELLE CASTAGNE

La tradizionale festa delle castagne di Montenars vede ogni anno, tempo permettendo, la partecipazione dei piloti friulani di parapendio che con le loro vele colorano il cielo decollando dal Monte Cuarnan.

Quest'anno c'è stata una grossa novità in quanto l'atterraggio non è stato fatto, come nelle passate edizioni, nel campo sportivo di Montenars bensì nell'ampio campo di atterraggio dei deltaplani in località Orvenco. Questo innanzitutto per una questione di sicurezza, in quanto con le attuali vele, sempre più efficienti, i piloti di parapendio hanno bisogno di maggiori spazi per atterrare senza problemi, e poi per permettere anche ai delta di partecipare alla festa e cimentarsi, anche loro, nella gara di precisione in atterraggio. Buona la partecipazione dei piloti che si sono divertiti a volare in una soleggiata giornata di ottobre cercando, alla fine del volo, di fare "centro".

Testo e foto di Vittorio

Il Club "Ali Libere Gemona" ha organizzato molto bene la giornata predisponendo anche un cospicuo monte premi per i vincitori della gara che dopo una serrata lotta ha visto per i para questa classifica: primo Paolo Miani, secondo Ardy Turco, terzo Arduino Persello, quarta, e prima fra le donne, Anna Venica. Tra i delta gli amici deltaplanisti della Carnia, scesi in forze da Cercivento, hanno monopolizzato il podio piazzando al primo posto il giovane pilota Manuel Pezzi seguito da due veterani, Agostino e Marzio Lazzara.

Una bella festa con momenti di sana allegria nei pressi del banchetto eno-gastronomico allestito in zona atterraggio mentre per le premiazioni i presenti si sono trasferiti in sagra a Montenars, nel centro del paese, dove i vincitori hanno ritirato i premi e tutti hanno potuto festeggiare con le rinomate castagne ed un bicchiere di buon vino.

WETERSCENARI GUERRA WETEREOLOGICA

Prima parte

Il primo tentativo di guerra meteorologica fu messo in opera dagli americani, nella seconda querra mondiale, durante il bombardamento delle città tedesche di Amburgo e Dresda: in seguito agli incendi provocati dalle bombe al fosforo, le intense correnti ascendenti di aria rovente determinarono un fortissimo richiamo di venti dalle zone circostanti che raggiunsero la velocità di 200 km/h causando effetti rovinosi. Durante il conflitto vietnamita, gli americani con il progetto "Popeye" tentarono con oltre 2500 missioni aeree di inseminare le nubi con ioduro d'argento al fine di incrementare le piogge nelle zone dove passavano i rifornimenti ai vietcona.

Da dove nasce tutto??? Nikola Tesla e le sue teorie. L'uomo può riuscire a dividere in due i continenti, senza esplosioni o querre".

È quello che disse, elaborando la teoria della "telegeodinamica" dopo aver scoperto le onde terrestri stazionarie. Nel 1896, infatti, Tesla accidentalmente provocò un terremoto nella Città di New York usando un piccolo oscillatore meccanico, dal suo laboratorio di Houston Street.

Nikola Tesla, fu il scienziato più geniale e controverso della fine del 1800 e inizio 900. Le sue teorie e invenzioni, furono

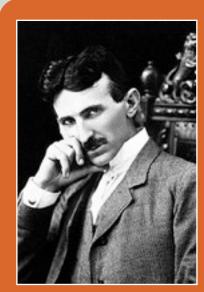
Le sue teorie e invenzioni, furono straordinarie e non capite per il tempo.

Collaborò con la marina militare al famoso e misterioso (mai confermato) "Philadelphia experiment" nel 1943. Di cosa si tratta?????

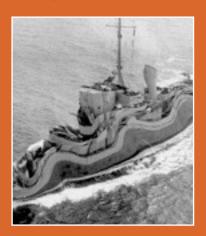
Il 28 ottobre del 1943, alle 17.15, un cacciatorpediniere, l'USS Eldrige-codice DE 173, scomparve con tutto il suo equipaggio mentre era in mare, nei pressi del molo di Philadelphia, e ricomparve dopo pochi minuti, a Norfolk, Virginia. Ancora qualche minuto e la nave scomparve di nuovo, tornando nel molo di Philadelphia, nello stesso punto in cui si trovava precedentemente. Durante questo "teletrasporto"alcuni marinai scomparvero totalmente, altri impazzirono e 5 di loro furono ritrovati fusi con il metallo della struttura della nave. Gli uomini che riuscirono a sopravvivere non furono più gli stessi e riportarono consequenze irreversibili nel sistema nervoso centrale. Nonostante le numerose testimonianze, a tutt'oggi, tra le annotazioni nel ramo operativo degli archivi del centro storico navale, ripetutamente consultate, non esiste alcun documento che confermi l'evento. La soluzione del mistero dell'USS Eldrige e del Philadelphia Experiment sembra ancora lontana; nessuno sa cosa realmente sia accaduto, ma molti ne hanno parlato... forse, dietro questo forzato silenzio, si nasconde la più affascinante scoperta scientifica del XX secolo, una scoperta su cui, da oltre 50 anni, qualcuno sta ancora lavorando...

Fine prima parte.

...il resto, nel prossimo notiziario.



Nikola Tesla







PRIMI VOLI DI DISTANZA

di Pierre-Paul Menegoz da Parapente Mag n°132 Ottobre Novembre 2010

Per molti piloti, i voli di distanza sono il sogno finale: l'autore spiega ai futuri "crossmen" quello che devono sapere prima di lanciarsi in questa avventura.

Un pilota, che programma un volo di distanza, deve innanzitutto superare questo ostacolo: trovare l'itinerario adatto al suo livello, in base alle condizioni aerologiche del giorno. Più il suo livello è basso, più difficile sarà trovare condizioni adatte per fare il suo cross in sicurezza.

Per cominciare a volare allontanandosi dal solito sito di volo, il pilota deve saper fare praticamente tutto: sfruttare al meglio le termiche esercitandosi in siti diversi, stringere le virate senza rischiare il negativo, saper fare bene le orecchie, usare l'acceleratore, scendere velocemente in 360° tirati, ecc... In questo modo la sua iniziazione ai voli di distanza sarà come un ampliamento dei suoi orizzonti, legati all'aerologia, per passare da un comprensorio locale ad uno più vasto.

Facile o difficile...

Un volo di cross sarà facile o difficile in funzione del contesto aerologico e topografico. Niente di più accessibile che un lungo costone, che si distende lungo una pianura, con tanti prati adatti all'atterraggio. Se un vento regolare soffia perpendicolare al rilievo, producendo una costante corrente ascensionale dinamica, si possono percorrere

facilmente molti chilometri. Al contrario, bisogna essere dei campioni per riuscire a fare anche solo pochi chilometri in presenza di basi basse, in una giornata con marcata stabilità, tipica delle giornate autunnali, in una valle alpina piena di case e di lineee elettriche. Virate strette, capacità analitica, abitudine a decidere rapidamente, traversi veloci ma calcolati, necessità di ammortizzare le molteplici turbolenze, esplorare volutamente i sotto-venti della brezza per andare a cercare le ascendenze, resistenza allo stress... le cose necessarie sono molte di più!

Sfruttare l'aerologia

Se la nostra meta è posta nella direzione del vento, saremo avvantaggiati perchè in questo caso la nostra efficienza, rispetto al suolo, aumenterà. È per questo motivo che i percorsi più gratificanti, in termini di distanza, si fanno in favore di vento. Con vento meteo debole è più conveniente tentare dei voli di andataritorno o dei triangoli. Altra cosa da tenere nel debito conto, è la quota per sfruttare al meglio la direzione del vento. Per esempio, in funzione dell'ora, si può risalire una valle, sfruttando la brezza dei bassi strati, per ritornare al punto di partenza, fare di nuovo quota e volare poi più alti, utilizzando il vento meteo che soffia in direzione opposta alla brezza.



Volare alti

La possibilità di arrivare ad una bella quota permette di fare dei traversi, passando alti sopra a passaggi difficili, che potrebbero ritardare o addirittura impedire il proseguimento del volo. Ed ancora, volando alti non si è più vincolati ai rilievi, ma procedendo alla base delle nubi, si seguono le "strade" dei cumuli, evitando certi punti dove è facile perdere quota e si può anche "bucare".

Volare sotto-vento

Quando si impara a volare, una delle prime cose che si apprendono è la nozione di "al vento" e "sotto-vento". Tutti gli istruttori insistono, giustamente, nel mettere in guardia gli allievi sul lato pericoloso dei settori situati "sotto-vento" dei rilievi. Ma il volo di distanza richiede una valutazione diversa, perchè le termiche si staccano con più facilità dalle zone non esposte al vento, dove è favorito il riscaldamento dell'aria stagnante. Per volare in sicurezza, il pilota deve aver ben presente una specie di scala a tre gradi di pericolosità:

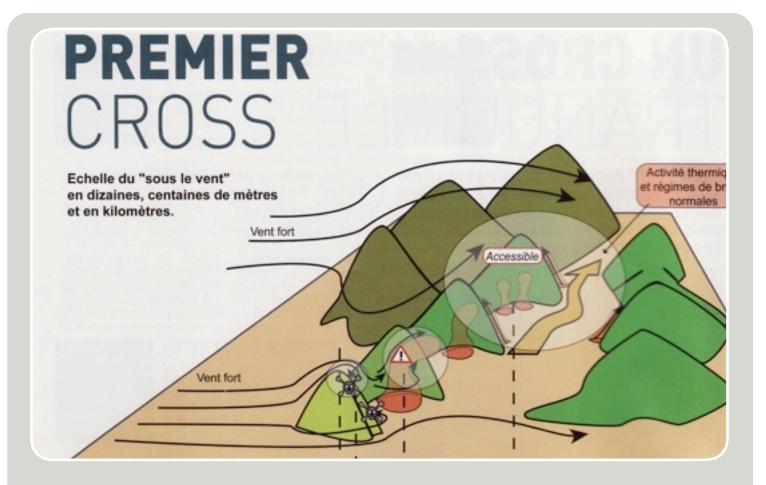
- "sotto-vento diretto" molto pericoloso anche con vento a soli 15 km/h.
- "sotto-vento indiretto" accessibile ai bravi piloti che devono possedere l'energia e la tecnica per affrontare le forti turbolenze presenti ai bordi delle possenti termiche che vi si formano.

- "sotto-vento dietro un massiccio" in grado di proteggere un intero settore di volo, che beneficia allora di una aerologia classica dei bassi strati. La zona di volo può estendersi per diversi chilometri al riparo del vento, dietro un massiccio o una montagna... Fare attenzione se si riesce a salire oltre la cima del rilievo: vento in arrivo!
- Scegliere bene la giornata

Una volta scelto il percorso bisogna *trovare la giornata giusta, scelta tanto più difficile quanto più basso è il livello del pilota*. Infatti se si cercano giornate con basi alte, per fare molta quota ed andare lontano, si sarà per forza esposti alle turbolenze delle forti termiche ed alle forti brezze di valle.

Saper salire

Tattica: per fare un volo di distanza bisogna saper restare in aria ma innanzi tutto fare quota per usarla nei traversoni. Le correnti ascensionali nei bassi strati sono certamente difficili da sfruttare per chi ha ancora poca esperienza. Questo è l'ostacolo maggiore nei voli di cross: una volta arrivati a base cumulo tutto è più facile: lassù le termiche di solito sono larghe, più facili da "girare" e si perde poco nei traversi.



Tecnica: nel volo in dinamica, lungo i pendii, il pilota non è tenuto a fare delle virate particolarmente strette per salire: le correnti ascensionali sono larghe ed è sufficiente andare avanti-indietro, facendo degli 8 in corrispondenza delle zone dove si sale meglio. Invece quando si è in termica, bisogna impegnarsi in virate necessariamente più inclinate ed ammortizzare i movimenti pendolari dovuti alle turbolenze. Molti piloti desiderosi di fare dei voli di cross, non hanno sufficiente esperienza in merito.

Bucare

Per i primi voli di cross è bene scegliere un percorso dove ci siano molti posti adatti a fare un atterraggio di fortuna ("bucare"). Riagganciare una corrente ascensionale alla fine di un traverso, è una piccola vittoria, ma se non funziona, bisogna improvvisare un atterraggio di fortuna... con le possibili sorprese aerologiche, dovute agli ostacoli che circondano il punto scelto. E senza manica a vento, dunque senza certezza sulla direzione del vento, bisogna cominciare a cercare segnali (foglie, fumo, panni stesi...) mentre si è ancora in volo. Fare anche molta attenzione alle linee elettriche e del telefono. Evitare, se possibile, le zone non pianeggianti per non ritrovarsi in forte contro pendenza oppure, al contrario, mangiarsi tutto lo spazio e finire contro un ostacolo in fondo al campo.

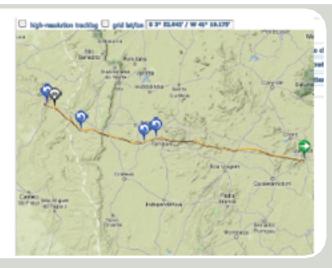
I traversi

La cosa fondamentale è tenere conto del vento, alle diverse quote, e calcolare le eventuali derive. Una buona posizione

nella selletta, gambe e spalle nel letto del vento relativo, permette di minimizzare il nefasto effetto della scia parassita sull'efficienza, e può fare una bella differenza in un traverso di qualche chilometro. Si deve anche scegliere la giusta traiettoria e fare un buon uso dell'acceleratore, soprattutto per migliorare l'efficienza nei trati di controvento e quando si incappa in zone di discendenza. In poche parole: fare un buon traverso è un'arte. Ed ancora, se il pilota ha fatto molta quota ed il suo scopo è quello di approffittare al massimo delle condizioni per andare il più lontano possibile, si impone l'uso massicco dell'acceleratore (anche a discapito dell'efficienza) per guadagnare tempo.







Condizioni meteo facili

- Vento regolare di direzione costante
- Decisa instabilità termica evidenziata dalla base dei cumuli

Condizioni meteo difficili

- Vento irregolare di direzione variabile
- Strati di inversione, forti turbolenze e necessità di andare a cercare le termiche nei "sotto-vento"

Errori classici

Il più diffuso è "la fuga in avanti" che consiste nel passare in mezzo alle correnti ascensionali senza fermarsi a sfruttarle. Se è fatto volontariamente, il pilota che vuole guadagnare tempo, punta su di una ascendenza più lontana assumendosi il rischio. Nel caso di un giovane (nei voli di cross) pilota, un atteggiamento simile potrebbe essere dovuto ad una reticenza nel girare le termiche, oppure ad un non voler deviare dalla traiettoria rettilinea che lo sta portando velocemente sempre più lontano. Questo atteggiamento è tipico di chi non è esperto nello sfruttare le termiche. Al contrario, il pilota che vuole assicurarsi sempre la maggior quota possibile, senza averne veramente bisogno, gira sempre, in qualsiasi ascendenza, per guadagnare solo poche decine di metri... talvolta subito persi in un giro sbagliato, fuori dall'aria che sale. Quest'ultimo atteggiamento limita evidentemente la distanza che il pilota può percorrere nella sua giornata, ma non lo penalizza, come la "fuga in avanti", che spesso mette a terra il pilota dopo nemmeno mezz'ora di volo.

Altro errore ricorrente: l'impazienza... dopo essere partiti per fare un traverso con 1600 metri di quota, "buchiamo", davanti al primo rilievo, mentre gli altri piloti ci passano sopra

avendo agganciato la successiva ascendenza: loro hanno avuto la pazienza di aspettare il ciclo che li ha portati sino a 1800 metri.

Aspettando il Gran Giorno

Se si aspetta il Gran Giorno, quello con la G maiuscola, si rischia di aspettare troppo e di non essere all'altezza per approffittarne, quando finalmente arriva! Dunque bisogna prepararsi. È indispensabile studiare gli itinerari possibili, i loro punti chiave in termini di ascendenze, di vento, di traversi ed i possibili atterragi di fortuna. È utile anche consultare Google Earth ed informarsi se ci sono spazi aerei e come sono regolamentati.

Sul piano tecnico, ci si può esercitare a fare dei traversi ed anche "bucare", volutamente, in nuovi posti.

È altrettanto utile, nel solito sito di volo, individuare un itnerario, suddividerlo in tappe ed esercitarsi a completarlo un po' alla volta. Esercitatevi a prendere le termiche: imparate ad entrare e ad uscire... ma anche a restare dentro la termica, cercando il "core" ovvero la zona dove si sale di più, ed imparate a girare indifferentemente sia a destra che a sinistra. Ricordate che volare in compagnia è più facile, ma si avanza più lentamente.

Appuntamenti:

1 Gennaio: Volo d'inizio anno dai Musi

16 Gennaio: Assemblea annuale dei soci.

30 Gennaio: "SCIVOLATA" a Forni di Sopra

13 Febbraio: 2011 Festa di S. Valentino a Gemona

con gara di Precisione

