

Gennaio 2015

In questo numero:

- Cronache dal mondo del volo*
- Atterrare con vento forte*





CRONACHE DAL MONDO DEL VOLO IN FRIULI

di Carlo Anzil

Ci stiamo avvicinando alla fine del 2014 e purtroppo siamo costretti ad ammettere che, anche questo, non è certo stato un grande anno, per il volo libero. Una meteo inclemente e diversi incidenti hanno segnato la stagione dei voli: viene da dire che in qualche modo ci siamo difesi, ma l'annata non sarà certo ricordata come una di quelle da non dimenticare, anzi...

Riprendendo le cronache da dove ci siamo lasciati nell'ultimo numero, iniziamo con la piccola gita a Kastelir, in Croazia, dove siamo andati a volare in una bella giornata di fine estate e dove quasi tutti hanno fatto il bagno per poi concludere la giornata sul mare, con una superba cena a base di pesce.

Il volo dalla collinetta di Kastelir è particolare perché si decolla da 165m s.l.m. e si vola sfruttando la termodinamica generata dal mare, distante solo un paio di chilometri, per divertirsi a fare Top e ripartire. Tutti abbiamo fatto dei voli divertenti e rilassanti con Claudio Aci che si è superato effettuando 4 Top! Fortunatamente, oltre all'auto di Carlo c'era il SUV di Mauro che,

senza difficoltà, ha percorso lo sterrato, che collega il decollo alla piana sottostante, recuperando così tutti quelli che vi erano atterrati. Hanno partecipato Vittorio, Dorian, Claudio Aci e Carlo del Pen.S.A. (Pensionati Sportivamente Attivi) oltre a Mauro di Gemona e Giorgio di Gorizia.

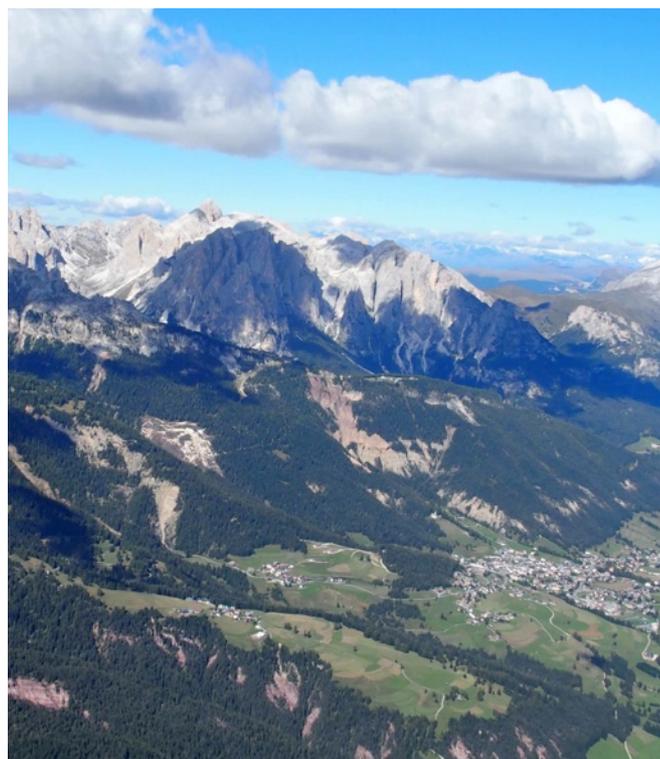
Questi spostamenti, da fare in giornata, verranno riproposti il prossimo anno cercando di effettuarli il sabato o la domenica, per consentire a tutti quelli che lavorano di unirsi al gruppetto dei pensionati.

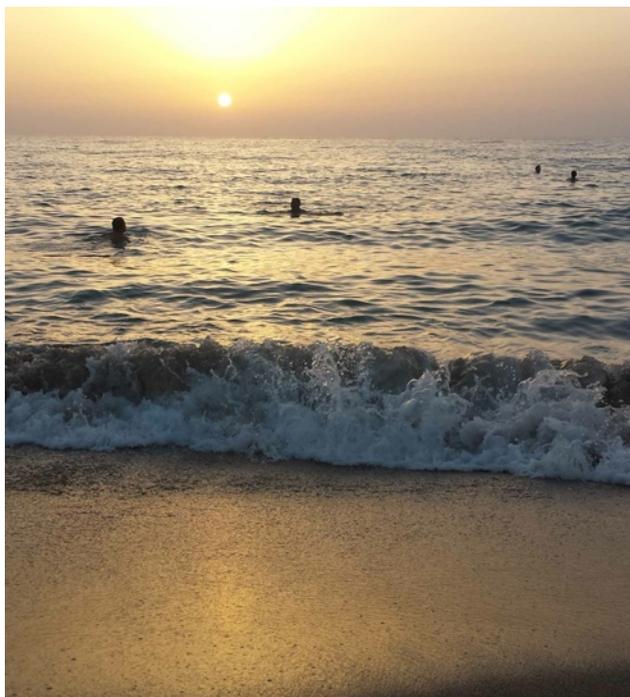




Ed anche quest'anno Paolo Miani non ha resistito al richiamo delle Dolomiti e si è recato in Val di Fassa per volare dal Col Rodella: stessa cosa ha fatto Denis Soverini, effettuando un bel volo, coronato dal Top sulla Marmolada (sue le belle foto di queste pagine). John Martina, "Plume" ed altri piloti "di montagna" hanno raggiunto Campitello facendo dei voli in un ambiente

spettacolare e molto trafficato: nei giorni della Esposizione in volo c'erano oltre 500 vele! Nemmeno a Saint Hilaire ho visto un assembramento simile! Il John ha chiuso un bel triangolo toccando il Catinaccio, sorvolando la Marmolada, spingendosi a Nord oltre il gruppo del Sella per poi rientrare e scendere nell'atterraggio ufficiale.





Il gruppo cultori del volo-vacanza ha scelto Creta come destinazione autunnale di quest'anno. Splendidi i posti ... non altrettanto la meteo che ha consentito ai più di godersi solamente il volo serale di benvenuto appena arrivati a Falasarna. Il vento sostenuto e non sempre dalla direzione buona ha poi orientato le

scelte di buona parte del gruppo ad attrazioni turistiche e tuffi nello splendido mare. Solamente i più assatanati di volo hanno seguito il gruppo di Fritz nel lungo girovagare per Creta alla ricerca di siti di volo abbordabili: alla fine la tenacia è stata premiata con bellissimi voli sulla costa nord nella parte orientale dell'isola.





Altra bella uscita "Fuori dal nido" quella di domenica 2 novembre, quando una dozzina di piloti, approfittando di una bella giornata di sole (finalmente), si sono ritrovati in Slovenia per salire sino alla fine della strada da dove parte il sentiero che conduce alla vetta del monte Mangart. Nei bei pendii vicini all'ampio parcheggio, è stato possibile decollare, più o meno agevolmente; qualcuno è riuscito a veleggiare per un po'

sfruttando le deboli termiche nei pressi del decollo; appagante la lunga planata in un ambiente mozzafiato sino a fondo valle, verso l'ampio atterraggio ispezionato prima della salita. L'entusiasmo ha poi spinto il gruppo a sfruttare fino in fondo la splendida giornata con una planata serale dal Matajur versante nordest. Giornata conclusa degnamente con ottimo ristoro da Lazar a Kobarid.





Venerdì 12 dicembre, sfruttando al meglio una giornata di sole, anche se avara di ascendenze significative, due gruppi di piloti si sono divertiti volando l'uno a Kovk, sul costone sopra Ajdussina, e l'altro dal monte Pisimoni, dopo averlo faticosamente salito in circa 4 ore e mezza di duro cammino. I camminatori erano guidati dall'infaticabile John Martina che ha anche prestato a Paolo Miani una vela da montagna con la quale ha potuto constatare quanto importante

sia la scelta del materiale nel hike'd fly: ha positivamente stupito la performance di Ale Cont, che senza alcun allenamento, ha bellamente tenuto il passo dei montanari spiccando poi il volo dalla sudata cima: bravo Ale e bravi tutti quanti! Quelli che si sono ritrovati in Slovenia, seguendo i suggerimenti del Baki, hanno beneficiato di una bella giornata di volo con ascendenze deboli ma ben dislocate lungo tutto il costone, il che ha permesso a tutti di effettuare dei bei voli; Doriana è definitivamente uscita dal nido!





Alla fine di settembre si è chiuso il "Bernadia Trophy" che ha visto indiscusso vincitore Paolo Miani il quale, oltre ad aggiudicarsi il trofeo, ha anche vinto il Flymaster sorteggiato fra tutti i partecipanti. Premi e gadgets anche per molti altri presenti alla premiazione presso l'agriturismo di Ennio e Gabriella a Montenars. L'edizione del 2015 vedrà la novità della seconda boa, posizionata fra Pradielis e Musi, per invogliare a salire verso Nord tutti i frequentatori della nostra Bernadia.

Il primo gennaio, come da tradizione, una dozzina di piloti si sono ritrovati alle Sorgenti del Torre, per poi affrontare la salita che da Musi porta alle pendici del Monte Cjadin, dove è ubicato il decollo utilizzato dalla Legionaria sin dalla fine degli anni '80. Quest'anno la salita è stata un po' più impegnativa del solito, in quanto la strada per Plan di Tapou non era agibile e così è stato gioco forza per tutti, partire dal paese di Musi per arrivare in decollo. Tutti ce l'hanno fatta, con Doriana sempre più "montanara" ed Heinz che con Rossana quest'anno non si è perso; anche Nonokarli ce l'ha fatta, pur non essendo ancora in piena forma, ma che aiutato da Paolo, che ha scambiato la sua sacca, più leggera, con l'altra, e Dario che lo ha alleggerito negli ultimi 50 metri di salita, ed è arrivato alla meta senza problemi. In decollo il vento era nullo con qualche debole soffio da "dietro" ma tutti sono decollati senza difficoltà, eccezion fatta per Dario, che partendo per ultimo, ha trovato un po' di Est a complicare l'involò: alla fine, dopo una planata di circa 10 minuti, tutti ben atterrati e

pronti per rifocillarsi al ristorante. Vittorio quest'anno ha rinunciato al volo ma è arrivato puntuale per piazzare la manica a vento in atterraggio e per partecipare alla lauta mangiata. Questo volo bene augurante di Capodanno si rivela di anno in anno sempre più un appuntamento da non mancare! Il Baki ha girato un bel filmato che potete vedere in Internet, qui abbiamo inserite alcune foto della giornata di volo sia di Musi che della Bernadia. Anche a Nimis si è volato per festeggiare l'anno nuovo ed oltre ai soliti piloti stanziali, c'erano anche alcuni piloti arrivati da Gemona, per effettuare il primo volo del 2015.

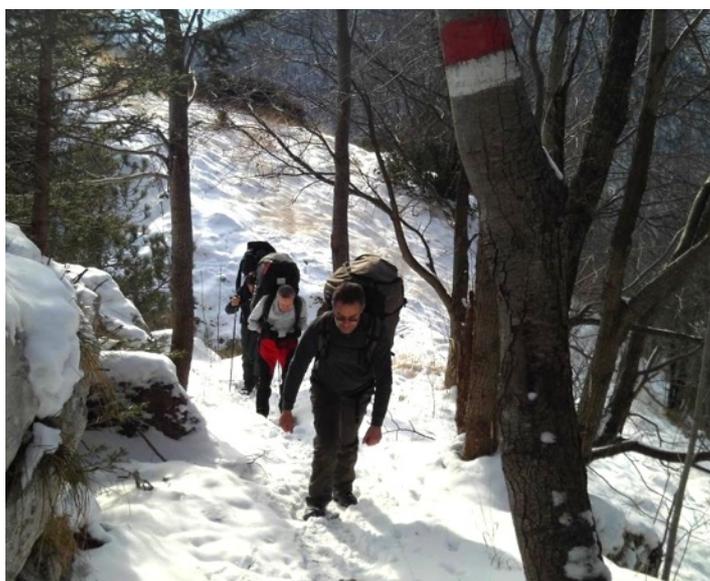
Si sono già consumate le tradizionali cene di fine anno; quella di Volo Libero Friuli, che ci aveva abituati a ritrovarci tutti assieme da Willy, è stata ridimensionata, anche per mancanza di spazio: il CFP era presente, degnamente rappresentato dal nostro presidente ed un gruppo di soci.

Ben riuscita anche la riunione conviviale del CFP, tenutasi quest'anno presso l'abituale ritrovo del Club per il pre e post volo, l'agriturismo "Merlino" a Nimis. Bella compagnia e calda atmosfera pre-Natalizia.

Per l'anno prossimo sono già fissate alcune date: domenica 11 gennaio 2015 assemblea del CFP presso Agriturismo "Merlino" alle ore 10,45 e domenica 1° febbraio tradizionale "Sciivolata" a Forni di Sopra.

Segnatevi queste date e partecipate: il piacere di stare in compagnia e di divertirsi non manca mai.

09 gennaio 2015





ATTERRARE CON VENTO FORTE

di Marc Boyer da Parapente Mag n°157
traduzione di Carlo Anzil

**ATTERRARE CON VENTO FORTE NON
È PER FORZA DELICATO...
A PATTO DI RISPETTARE ALCUNE
REGOLE. ECCO LE PIÙ IMPORTANTI...**

SCEGLIERE L'ATTERRAGGIO

Se il terreno prescelto non è più utilizzabile, a causa del vento, bisogna ovviamente cercarne un altro. Preferibilmente abbastanza grande e che offra un deflusso del vento il più laminare possibile. Si farà molta attenzione agli ostacoli situati nel flusso del vento, anche se si trovano

distanti parecchie decine di metri. Si eviterà di sorvolare a bassa quota (meno di 50 metri) dei grandi ostacoli (fabbricati, case, linee elettriche...) per non correre il rischio di finirci dentro, perché questi ostacoli generano, sulla loro verticale, delle forti turbolenze. Ancora, la nostra velocità di avanzamento rispetto al suolo potrebbe risultare nulla, a causa del vento, e c'è il rischio di scendere verticalmente sull'ostacolo. Per quanto riguarda le linee elettriche, abituatevi ad individuare i piloni che le sostengono e tenete sempre valido il principio che strade e case comportano la presenza di linee.

Quando cominciamo a guardarci in giro, per individuare un atterraggio di fortuna, molto spesso quello che scegliamo per primo è quello buono. Bisogna poi fare una precisa analisi: dimensioni, inclinazione, ostacoli, linee, aerologia... ed accessibilità, perché la sponda di un fiume, senza ponti, può costare ore di marcia, se ci si posa dalla parte sbagliata. Ma, preoccuparsi di dover scarpinare un po', passa ovviamente in secondo piano dopo le valutazioni aerologiche, perché è molto meglio una faticosa camminata, piuttosto che cacciarsi in una bolgia di turbolenze!

La perdita di quota

Una perdita di quota rapida ed efficace è gratificante, una volta che si è passati in “modalità di avvicinamento” e che la priorità non è più quella di restare in volo, ma di atterrare. È anche importante evitare di passare dei lunghi momenti immobili, controvento. Nulla di più sgradevole che dover subire delle forti correnti ascensionali e delle turbolenze, quando si è già con il pensiero in modalità atterraggio. Ed è inutile mettersi a fare dei 360 tiratissimi, quando ci si trova con il vario che continua a dire che stiamo salendo. Cercate piuttosto delle zone dove si scende: se ci sono delle ascendenze, non lontano ci devono essere delle discendenze!

A seconda del proprio livello, si possono fare dei 360, orecchie + 360, orecchie + acceleratore, wing over (più gratificanti in termini di divertimento, meno in termini di tasso di caduta) ... Tutte queste tecniche dovrete averle già apprese e conoscerle, comunque non è questo il luogo per sviscerarle. Voglio solo ricordare che i 360 con le orecchie, sono più facili da sopportare perché sviluppano meno forza centrifuga. Ricordate anche che tutte le manovre, dove si mette l'ala in rotazione, risultano vantaggiose, in termini di stabilità e di resistenza alla turbolenza: un'ala in virata è molto più resistente di un'ala in volo rettilineo! Inoltre, è senza dubbio più gradevole perdere quota eseguendo delle manovre da noi scelte, che restare nel flusso del vento, in volo rettilineo, subendo l'aerologia, penalizzati dalla bassa velocità delle nostre vele. Arrivando ben sopravento del terreno ed eseguendo delle opportune rotazioni, ci si fa sballottare molto meno che volando dritti. Volare veloci, con l'acceleratore tutto schiacciato, nella turbolenza, sottovento al terreno, è molto più tecnico che fare una perdita di quota serenamente, grazie ad un buon posizionamento sopravento!

Nello smaltire le ultime decine di metri, prima di toccare terra, bisognerà ottimizzare il proprio piazzamento, onde evitare le turbolenze degli ostacoli e le zone dove si staccano le termiche. Inoltre, vicino al suolo, ce la dobbiamo vedere con la turbolenza, soprattutto quando i bassi strati sono stabili e ribollono di termiche disorganizzate. In queste situazioni, alzate il vostro livello di attenzione! In linea di principio: più volo vicino al

terreno, più le turbolenze sono forti e più devo essere vigile. Invece, quando siete alti, potete rilassarvi: molti piloti volano costantemente con un livello troppo alto di attenzione. Agli inizi, questo è normale, ma bisogna imparare a modulare il grado di attenzione, per evitare di consumare rapidamente il proprio potenziale!

Alla fine dell'avvicinamento

Un tratto con vento a favore, ci permette di raggiungere velocemente il terreno. Quando iniziare questo tratto dipende dall'altezza, dalla distanza che ci separa dall'atterraggio e dalla forza del vento. Oltre a consentirci di arrivare facilmente all'altezza del terreno, il tratto con vento a favore favorisce una buona stima della velocità del vento: il suolo scorre veloce ed è sempre divertente sorpassare le vetture che sfilano sotto i nostri piedi! Al di sotto di 100 metri dal suolo, evitate di passare sopra a dei grossi ostacoli, generatori di turbolenze, scegliete la zona più sgombra del terreno. Si fa terminare il tratto a favore di vento, ben prima dell'inizio del campo di atterraggio (più il vento è forte, più questa specie di mezzo cerchio deve posizionarci decisamente prima che inizi il terreno prescelto).

Ora non resta altro da fare che smaltire le ultime decine di metri, faccia al vento, effettuando dei ben calcolati "8", sfruttando il campo di velocità della nostra vela.

Per fare un atterraggio delicato, si fanno le ultime correzioni di traiettoria con lo spostamento del peso nella selletta, facendo attenzione al minimo accenno di chiusura.

Con vento forte e laminare, non c'è bisogno di frenare molto la vela, perché la velocità rispetto al suolo ed il tasso di caduta sono deboli. La frenata finale deve solo essere ben dosata, con un movimento fluido e progressivo. Evitare l'azione troppo decisa dei freni, che potrebbe generare dei movimenti pendolari.

Una volta coi piedi a terra, ci si può girare...



Girarsi

con la vela sopra la testa... Posati i piedi a terra, l'ala ben stabile sopra la testa, mi giro rapidamente, senza agire sui freni. Poi, il più rapidamente possibile, neutralizzo l'ala, abbassando decisamente i freni, avanzando verso di lei quando inizia a scendere. Si può anche usare le "B" o le posteriori, l'importante è di effettuare un gesto ampio e veloce, e di avanzare verso la vela.

Vela in bordo finestra... Agendo su di un comando, si inclina l'ala in bordo finestra sino a sfiorare il terreno con la sua punta. Man mano che la vela si avvicina al suolo, ci si gira verso di lei. L'ala ci tira ora lateralmente ed è sufficiente agire con decisione e rapidamente su entrambi i freni, sempre avanzando verso di lei.

In presenza di vento molto forte (oltre 30 km/h), si può anche fare scendere il bordo d'attacco verso il suolo (evitando di farlo strisciare) per evitare che l'ala si gonfi di nuovo. Questa tecnica è abitualmente utilizzata nello speedriding e nell'uso delle mini-vele.

Se vi capita di farvi trascinare a terra, distesi sul dorso, incapaci di neutralizzare l'ala, giratevi velocemente, cercate di rialzarvi e di neutralizzare la vela, tirando molto le bretelle posteriori o i freni, avvolgendoli anche sulle mani. L'azione sulle bretelle posteriori ha un effetto più immediato di quello sui freni. Il rigirarsi verso la vela è indispensabile per neutralizzarla avanzando verso di lei.



I RISCHI

Mi sono fatto sorprendere in valle da una brezza forte, sono costretto ad usare l'acceleratore. Sino ad un terzo della sua corsa, le vele attuali non diventano per nulla più fragili. L'acceleratore agisce sulla coesione della vela: la "tende", modificando la sua incidenza. Più compatta, l'ala si deforma meno in turbolenza. Ma oltre un certo abbattimento della pedalina, la conseguente diminuzione dell'angolo di incidenza accresce il rischio di chiusure. Al di là di una certa velocità, la maggior parte delle vele si rivela più fragile e le reazioni diventano più dinamiche in caso di chiusure. Bisogna dunque essere molto vigili, quando ci si trova al di sotto di 100 metri dal terreno.

Quando capita una chiusura, mentre si vola accelerati, la dinamica delle reazioni dell'ala (rapidità ed ampiezza) è legata all'energia cinetica immagazzinata. Al momento della chiusura, la vela sprofonda... mentre il pilota conserva la sua velocità. Più una vela vola veloce, più questo differenziale è grande, provocando delle reazioni dinamiche. Però, un'ala che chiude in volo accelerato può riaprire più velocemente proprio grazie al fatto che, più si vola veloci, più la ri-alimentazione interna è forte. In poche parole, il pilotaggio di un'ala accelerata esige un buon bagaglio tecnico. Non si tratta semplicemente di spingere sulla pedalina e di rilasciare tutto, se qualcosa va male. È quindi utile imparare a conoscere il comportamento della propria vela nel volo accelerato, facendo un apposito corso SIV.

RESTARE IN ARIA...

Se, nella valle, le condizioni sono molto forti, può essere consigliabile restare in volo (se le condizioni di volo e la nostra freschezza lo permettono). Così come può essere più sicuro atterrare in quota o sui fianchi della montagna. È meglio dover organizzare un recupero o vedersi costretti ad una lunga camminata, piuttosto che dover affrontare un atterraggio in valle, in condizioni troppo forti.

IN PIEDI NELL'IMBRAGO

Se nel finale, vicino al suolo, c'è molta turbolenza, e se inoltre vi sentite un po' stanchi alla fine del volo, io vi raccomando caldamente di mettervi in piedi nel vostro imbrago. La posizione diritta annulla un eventuale disequilibrio nella selletta in caso di chiusura asimmetrica. Ed ancora, un pilota in piedi crea più resistenza di un pilota seduto o disteso, il che ha come effetto di stabilizzare l'assieme vela-pilota. Però, così facendo, si perde la possibilità di pilotare con lo spostamento del peso nella selletta, ma questo piccolo sacrificio potrebbe evitarvi di perdere la giusta traiettoria in prossimità del terreno, in caso di chiusura e di mancato controllo.

CONCLUSIONI

Quando volate in condizioni ventose e convettive, prendete l'abitudine di presentarvi sopravento al terreno d'atterraggio. Le brezze possono installarsi sin dalle 11 del mattino. È meglio posizionarsi davanti al terreno di atterraggio, piuttosto che rischiare di dover battagliaire sottovento al terreno, sopra i tetti delle case!

Da ricordare

- **Ottimizzare l'avvicinamento** ed il posizionamento, piuttosto che contare sull'uso dell'acceleratore.
- **Regolare la velocità**, in vicinanza del suolo, in funzione della forza del vento, della turbolenza e della vela.
- **Frenaggio controllato e girarsi rapidamente**, faccia alla vela, sono indispensabili non appena si tocca terra.
- Imparare a **gestire la potenza** dell'ala a terra ed a neutralizzarla.
- Imparare **il pilotaggio dell'ala accelerata**.