

NOTIZIARIO

Ciclostilato in proprio presso la sede sociale - UDINE - via Buia, 2/3 E-Mail fbaccara@xnet.it Redazione a cura di FRANCO BACCARA

SAURIS 2001 SCIILVOL ATA

*Quest'anno Sauris non
ci ha deluso!*

Nei giorni immediatamente precedenti la manifestazione ci sono stati alcuni momenti di apprensione, vuoi per una meteo bizzarra che quest'anno ha dispensato calde giornate di pioggia proprio nel periodo che dovrebbe essere il più freddo dell'anno, rischiando di sciogliere la poca neve disponibile, vuoi per qualche difficoltà organizzativa nel coordinare chi avrebbe dovuto garantire le salite in decollo col gatto ed il regolare svolgimento della gara di slalom.

Ci siamo ritrovati, una ventina, sabato mattina a Sauris di Sopra, nonostante un cielo plumbeo e qualche fiocco di neve, confidando nelle previsioni meteo che garantivano una situazione in miglioramento. Il gatto ci ha messo diverse ore per aprire la pista che porta in Festons, al decollo, e solo alle 13:30 è ridisceso per caricare il primo gruppo di piloti.

La discesa in sella al Festons non ha scoraggiato il gruppo di testa che aprendo faticosamente la traccia nella neve profonda ha raggiunto i pendii sommitali del Morgenleit iniziando a battere sulla neve fresca uno spiazzo per stendere la vela ed una traccia per il decollo. Nel frattempo compariva il sole ed il segnamento dava segni di discesa sempre più blanda. Fabrizio è decollato per primo con una decisa rincorsa.

Successivamente si è esibito Aldo in un decollo a dir poco da paperissima: .. rincorsa ... slancio in avanti ... capofitto nella neve ... capriola in avanti ... decollo !!

Già i risultati della prima prova di precisione hanno evidenziato l'elevato livello qualitativo della squadra slovena presente. Il dispositivo elettronico che misura la distanza al centimetro non perdona: lo può confermare Fabrizio, che seppure atterrato sul centro con entrambi i piedi

contemporaneamente si è visto aggiudicare 13 cm (distanza del primo punto di effettivo contatto) mentre la tecnica "dei veri" consiste nel toccare con la punta di un piede il bersaglio...

Domenica il tempo era a dir poco splendido. Più massiccia anche la partecipazione di piloti: tre viaggi di gatto, tutti i piloti regolarmente decollati. Molti sono riusciti anche a guadagnare quota, superando i 2000, ed azzardando qualche tentativo di spostamento lungo il costone. La gara ha confermato la supremazia degli amici sloveni.

Sabato 10 febbraio 2001

	PRECISIONE	1° prova cm
1	Jurij Vertacnik	0
2	Jernej Golob	11
3	Fabrizio Lorenzoni	13
4	Matjaz Sluga	40
5	Aldo Nastri	183
6	Ales Misic	310
7	Ugo Variola	320
8	Dario Princic	460
9	Sergio Anzil	500
10	Franco Baccara	640
11	Vittorio Scubla	998

Domenica 11 febbraio 2001

	PRECISIONE	2° prova cm
1	Jurij Vertacnik	0
2	Matjaz Feraric	2
3	Matjaz Sluga	5
4	Martin Medvedec	6
5	Ales Misic	100
6	Marco Moretti	310
7	Fabrizio Lorenzoni	330
8	Marko Bezljaj	336
9	Miro Fratina	340
10	Voiko Prah	420
11	Marko Beryihc	432
12	Jernej Golob	902
13	Klemen Pukl	945



Juij Vertaènik:
campione indiscusso di Sauris 2001

Alle 15:00 viene dato il via alla gara di Slalom. 2 manches sulla neve di Sauris di Sopra alquanto rammollita dal sole.

	SLALOM	1° manche	2° manche	Tot
1	Matjaz Sluga	19,12	18,42	37,54
2	Klemen Pukl	19,12	18,91	38,03
3	Matjaz Feraric	20,16	19,98	40,14
4	Yozef Komac	20,40	19,75	40,15
5	Jurij Vertacnik	20,73	20,66	41,39
6	Klavdij Rakuscek	22,11	20,78	42,89
7	Luca Agosto	21,99	21,05	43,04
8	Miro Fratina	22,47	21,54	44,01
9	Marko Bezljaj	21,91	22,26	44,17
10	Aldo Nastri	22,64	22,43	45,07
11	Fabrizio Lorenzoni	23,09	22,35	45,44
12	Ugo Variola	22,69	22,95	45,64
13	Andraz Pignatari	26,57	20,86	47,43
14	Martin Medvedec	24,60	23,08	47,68
15	Franc Pukl	23,41	24,91	48,32
16	Voiko Prah	24,71	23,81	48,52
17	Franco Baccara	24,67	23,98	48,65
18	Marko Beryihc	25,19	23,78	48,97
19	Ales Misic	22,91	30,29	53,20
20	Maurizio Serafini	35,22	21,32	56,54
21	Vittorio Scubla	30,90	28,22	59,12
22	Dario Princic	35,22	26,64	61,86
23	Marco Moretti	25,29	37,59	62,88
24	Enrico Nastri	30,32	37,59	67,91

Classifica finale combinata

	Sci	Centro	Tot	
1	Matjaz Sluga	1000	995	1995
2	Matjaz Feraric	939	998	1937
3	Jurij Vertacnik	888	1000	1888
4	Fabrizio Lorenzoni	733	987	1720
5	Martin Medvedec	655	994	1649
6	Aldo Nastri	757	817	1574
7	Miro Fratina	807	660	1467
8	Marko Bezljaj	785	664	1449
9	Ales Misic	510	900	1410
10	Ugo Variola	711	680	1391
11	Voiko Prah	607	580	1187
12	Marko Beryihc	561	568	1129
13	Marco Moretti	355	690	1045
14	Klemen Pukl	976	55	1031
15	Jernej Golob	0	989	989
16	Franco Baccara	585	360	945
17	Dario Princic	383	540	923
18	Yozef Komac	918	0	918
19	Klavdij Rakuscek	856	0	856
20	Luca Agosto	835	0	835
21	Andraz Pignatari	678	0	678
22	Franc Pukl	629	0	629
23	Sergio Anzil	0	500	500
24	Maurizio Serafini	465	0	465
25	Vittorio Scubla	425	2	427

SELLETTE

da Parapente Mag n° 68 marzo 2000
Patrick Berod Traduzione di Carlo Anzil

Prestate la massima attenzione alla vostra selletta: è grazie a lei che pilotate! Per essere in presa diretta con la vostra vela, per poter "sentire" bene tutto quello che succede e reagire senza ritardi, regolatela con la massima precisione. Innanzi tutto sceglietela della misura giusta: piccola per i magri, grande per i più robusti (non può esserci una misura unica, buona per tutti). Voi non dovete mai sentirvi "navigare" dentro (se il vostro corpo scivola nella selletta, avrete un ritardo nel pilotaggio) anzi, dovrete sentirvi ben bloccati, soprattutto lateralmente. Per ottenere questo risultato non esitate ad adattare la vostra attuale selletta alla morfologia propria del vostro corpo: sedetevi su di un metro e misurate quanto è larga la vostra "base di appoggio". La tavoletta di compensato, che si trova nella selletta, non deve essere superiore a tale misura: se necessario, non esitate ad estrarla e segarla, per portarla alla giusta larghezza. La vostra cinghia ventrale deve essere regolata in funzione dell'aerologia della giornata. Personalmente, in vicinanza dei costoni e quando si balla, io la stringo a 36-38 cm (distanza fra l'asse dei moschettoni principali); nei traversoni e quando volo in pianura, la allargo un po'.

Inoltre vorrei ricordare che la miglior protezione dorsale, è sempre quella di atterrare sulle gambe. Ma poiché nessuno è perfetto, ben vengano le mousse e l'airbag. (N.d.t. Patrick, che non è certo uno smilzo, usa una selletta di taglia piccola.)

PARLIAMO DI SELLETTE

da Aériel n° 11 autunno 1999
Jean-Paul Budillon Traduz. di Carlo Anzil

Le sellette vengono spesso considerate degli accessori, invece sono determinanti per la sicurezza, la precisione e l'efficacia di pilotaggio, così come per il confort in volo.

La selletta rappresenta una parte di vitale importanza nel vostro equipaggiamento. Infatti nella selletta stanno la sicurezza, il confort ed il piacere per il volo. Per un pilota è l'acquisto più delicato di tutto l'equipaggiamento, come gli scarponi per uno sciatore.

I professionisti, che passano in continuazione da una vela all'altra, fanno bene attenzione a **volare sempre con la "loro" selletta**. Uno dei miei ricordi peggiori, è un volo con una ottima vela scuola... con una vecchia selletta regolata alla bell'e meglio. Quando ho infilato la sacca nella tasca dorsale, mi sono ritrovato in una posizione di pilo-taggio impossibile, e non mi sono mai trovato tanto a disagio quanto in quei pochi minuti, che mi sono occor-si per atterrare... **Il cambio di selletta può trasformare radicalmente le vostre sensazioni sotto la vela: pilotaggio, confort, ma soprattutto sicurezza.**

Efficacia delle protezioni

Gli studi medici dimostrano l'importanza della selletta. In oltre un quarto degli incidenti in parapendio viene coinvolta la colonna vertebrale (è un dato costante negli anni e nei diversi paesi) e le lesioni a questa parte sono le sole riscontrate nel 60% degli incidenti. La sua gravità è più elevata, a parità di violenza dello choc, rispetto a tutti i dati relativi ad altri incidenti assimilabili (sport, lavoro, auto...). Si sono dunque messe le protezioni dorsali. **Con certi tipi di protezioni (gusci rigidi) il rimedio è risultato peggiore del male:** meno piccole botte, ma più lesioni gravi (la colonna si rompe più in alto). Grazie al lavoro fatto dalla commissione medica della FFVL (Federazione Francese Volo Libero), oggi si sa quali protezioni sono nocive, quali inefficaci, quali utili, quali buone... per semplificare, le buone sono le protezioni spesse (20 cm e più), mousse ed airbags. **Tutte le protezioni leggere non servono a niente.** I Tedeschi, come al solito, hanno subito regolamentato l'uso: proibito volare senza protezione dorsale testata. Il test consiste nel far cadere un apposito manichino, da diverse altezze, e nel controllare che non subisca un urto superiore a 20 G. La protezione viene scartata se i 20 G si toccano con un'altezza di caduta al di sotto di 1,5 metri.

In Francia la commissione medica della FFVL sta per passare la mano, essendo quasi concluso il progetto specifico, e se non arrivano nuovi fondi... si è costretti ad abbandonare lo studio. Comunque il lavoro della FFVL non è mai stato quello di fare le prove sulle protezioni, presentate dai vari fabbricanti, ma quello di verificare la validità dei test a cui esse vengono sottoposte: stabilire scientificamente cosa bisogna testare e come farlo. Spetta ora ai fornitori attrezzarsi e non usare più i piloti come cavie! Ed a voi pretendere una protezione, con certificato comprovante che il costruttore ha testato il suo prodotto in conformità alle raccomandazioni della commissione medica. Ma molti ritengono che, presto o tardi, anche questa materia verrà regolamentata, proprio come i caschi. In questo caso ci si accontenta di dimostrare che la protezione non è pericolosa, che non provoca dei danni ulteriori. Il rischio principale potrebbe essere dato da un proliferare di test di tutti i generi...

Di male in peggio.

Dunque i piloti possono volare con delle protezioni dorsali efficaci per cadute sul culo da 1,85 m d'altezza, corrispondenti ad un tasso di discesa di 6 m/s, velocità stimata per un parapendista che deve ritornare a terra in condizioni di

pericolo. Ora, da quando le buone protezioni sono disponibili, non si nota alcun miglioramento dal punto di vista clinico... anzi si assiste ad un aumento degli incidenti.

Tre sono le spiegazioni. La prima è semplicemente statistica (ed ottimistica): verranno tempi migliori, con un calo nel tempo degli incidenti, quando l'utilizzo delle buone protezioni sarà generalizzato. La seconda è comportamentale: è come la sindrome dell'ABS per l'automobilista. Fidandosi ciecamente delle loro protezioni, i piloti rischiano sempre di più e si posano sempre più spesso sul culo... La terza è scientifica: per i medici, nessuna protezione può porre rimedio ad una cattiva postura. Una buona selletta è più importante di qualsiasi buona protezione: la sua corretta regolazione e la vostra posizione condizionano la vostra sicurezza.

La cosa più importante: cadere bene.

La colonna vertebrale è un capolavoro di architettura! L'uomo eretto è stato selezionato per stare in piedi. Il rachide presenta una doppia curvatura: la lordosi, all'altezza dei reni e la cifosi dorsale, all'altezza delle spalle. Fra ogni vertebra, un dischetto spugnoso, imbibito d'acqua, funziona come ammortizzatore. Ma sotto l'effetto della compressione, questi dischetti tendono a spostarsi, perdono la loro acqua, nel corso della giornata, e si irrigidiscono (si riidratano durante la notte, grazie alla posizione distesa che li decomprime). Le vertebre lombari, che sopportano il peso maggiore, sono le più sollecitate: logicamente, sono loro le più esposte e statisticamente le più spesso toccate. Tuttavia, la colonna vertebrale, è in grado di sopportare degli urti considerevoli, in compressione. Inoltre, le fratture per compressione, non sono le peggiori, perché il rischio di spostamento è minore.

Le cose peggiorano quando il busto non è nella sua posizione naturale (cioè dritto): un brusco piegamento in avanti può far spezzare la colonna come una bacchetta di legno. Questo tipo di frattura avviene più in alto (vertebre dorsali) e le conseguenze possono essere gravissime (lesione del midollo spinale = paralisi).

Riassumendo: cadendo "bene" in piedi, con i muscoli dorsali ben caldi e preparati all'impatto, la vostra schiena è in grado di assorbire dei colpi anche forti. In questo caso sarà sufficiente una buona protezione di quelle attualmente in commercio. Ma se cadete "molliti" e con la schiena arrotondata, vi farete male! Non illudetevi e non contate sulla vostra mousse. La protezione testata, provata, certificata, non fa un bel niente se il pilota è seduto male!

Concludendo: come al solito, ci si accorge che i materiali da soli non possono risolvere i problemi della sicurezza. Un test o una regolamentazione, sulle protezioni dorsali, non può certo far crollare le statistiche, come con un colpo di bacchetta magica.

(continua)

Campionato cx 2001 cfp Regolamento

invariato rispetto agli anni precedenti, viene di seguito riportato .

Il presente regolamento è emesso per il proprio campionato sociale di **CX** dal Centro Friulano Parapendio che si impegna a promuoverlo anche presso le altre associazioni regionali. Le finalità sono l'accrescimento tecnico riguardante il volo libero, lo stimolo dei propri soci a provare nuovi luoghi di volo e l'abbattimento delle frontiere tra i popoli di diverse regioni e nazioni. Le modifiche sono effettuate dal coordinatore gara **CX** di concerto con il direttore tecnico sentito il parere del consiglio direttivo, ed entrano in vigore con la stagione agonistica successiva.

2. Saranno ritenuti validi tutti i voli effettuati nella stagione agonistica in corso (dal 1° gennaio al 31 ottobre) e sul territorio europeo geografico (con Slovenia, Svizzera, Polonia, Rep.Ceca, ecc.), che non siano stati fatti durante competizioni ufficiali quali: campionati regionali, coppa Italia, campionati Italiani, meeting di Bassano, coppa del mondo, ecc..

3. Potranno partecipare al campionato **CX** tutti i soci piloti iscritti al C.F.P. .

4. Ogni volo dichiarato dovrà essere accompagnato, oltre che dalla documentazione richiesta, dalla quota di lire 5.000 (cinquemila); il materiale dovrà essere consegnato al coordinatore gara **CX**, il quale ne valuterà la consistenza e comunicherà eventuali carenze che ne pregiudicassero la validità del volo ai fini del campionato sociale. Voli di particolare rilevanza, maggiori di 35 (trentacinque) punti e con la documentazione valida anche per il campionato italiano **CX**, verranno inviati automaticamente anche al coordinatore nazionale per la proposta di Inserimento in classifica nazionale;

5. Le contestazioni dovranno essere riportate al coordinatore gara **CX** o al direttore tecnico che assieme decideranno se accoglierle o rifiutarle: nei casi più particolari sarà sentito il consiglio direttivo; le contestazioni saranno ammesse non oltre 10 (dieci) giorni la pubblicazione della classifica generale, anche provvisoria, sul giornalino del Centro Friulano Parapendio;

6. Sarà ritenuto valido ogni volo dichiarato; per voli superiori ai 35 (trentacinque) punti, in assenza di

documentazione tangibile (rullino fotografico sviluppato ed intero, o traccia barometrica stampata o su file, o traccia di percorso GPS stampata o su file) non sarà garantita l'accettazione del volo se non presentando almeno due testimoni.

7. Saranno stilate due classifiche: la prima riportante il migliore volo dichiarato di ogni pilota, la seconda tenendo conto per ogni partecipante i suoi migliori 3 (tre) voli dichiarati. Il punteggio assegnato a ciascun volo è così composto:

Pm = punteggio migliore volo

Pg = punteggio classifica generale

D... = distanza in Km arrotondata all'intero (...1',2',3' miglior volo)

C... = coefficiente percorso ()**

(...1',2',3' miglior volo)

Pm = (D1 * C1)

**Pg = (D1 * C1) * 2,0
+ (D2 * C2) * 1,5
+ (D3 * C3) * 1,0**

(**) coefficiente percorso:

- triangolo FAI = 1,8
- andata/ritorno = 1,5
- linea retta = 1,2
- una boa = 1,1
- due boe = 1,0

8. Per lo stesso pilota non saranno inseriti in classifica, quelli di minore valore, i voli **uguali per più del 66%** (sessantasei per cento) del percorso;

9. La documentazione fotografica dovrà contenere almeno i seguenti fotogrammi: foto della vela stesa in decollo, vela in volo, punto di partenza, boe in successione, punto di atterraggio. I punti fotografati dovranno essere facilmente identificabili;

10. Per quanto non espressamente specificato, per ottenere la validazione del volo anche per la classifica nazionale **CX**, si faccia riferimento al regolamento nazionale pubblicato su Volo Libero della F.I.V.L. n° 3/95, 6/95 e successive modifiche.

Come di consueto nel corso della cena sociale affideremo alla sorte attraverso l'ormai collaudato meccanismo della tombola CX l'assegnazione di un ambito premio (*ancora il solito GPS? ... mah sarà compito del consiglio direttivo stabilirlo, c'è ancora tempo...*)

Lijak <-> prealpi Legionarie: Tempo scaduto !

Il 31 dicembre del 2000 è scaduto il termine massimo consentito per aggiudicarsi il premio di 500.000 Lire messo in palio per il primo pilota che fosse riuscito a volare in para da Lijak alle Prealpi Legionarie o viceversa. Il consiglio direttivo ha ritenuto opportuno di non riproporre la sfida per il 2001; tra le considerazioni che hanno portato a tale decisione alcune sono relative al piano della sicurezza - *pur di compiere l'impresa qualcuno potrebbe azzardare il tentativo di volo in condizioni limite che offrono maggiori opportunità ... se tutto va bene ...* ; altre sono ispirate al tentativo di proporre iniziative ed investimenti di somme di denaro rivolti ad un target di piloti più ampio e non solo ad una ristretta elite di piloti particolarmente esperti.

FB

n° PILOTA	Punti	volo		
		1	2	3
1 Franco Pinosa	404	127	64	54
2 Marco Zonca	391	125	63	46
3 Claudio Bresolin	343	98	62	54
4 Alessandro Peruzzi	310	83	62	51
5 Franco Baccara	256	66	56	40
6 Claudio Ceoldo	221	52	47	46
7 Anna Venica	194	55	34	33
8 Miani Paolo	144	38	31	21
9 Gianpietro Matteu	94	47	0	0
10 Roberto Michieli	84	24	24	0
11 Marco Moretti	70	35	0	0
12 Giordano Ermen	24	12	0	0

CLASSIFICHE CX 2000

n°	PILOTA	data	KmT	k	Punti
1	Franco Pinosa	22-apr	127,0	1,0	127,0
	Coll'Alto Caneva>> Bordano>>Tolmino>>Caporetto				
2	Marco Zonca	8-apr	104,0	1,2	125,0
	Caneva>> >>>>Tolmino				
3	Claudio Bresolin	18-giu	82,0	1,2	98,0
	Aviano>> >>>>Caporetto				
4	Ale Peruzzi	10-giu	69,0	1,2	83,0
	Musi>> >>>>Lienz				
5	Franco Baccara	19-ago	60,0	1,1	66,0
	Ors Cuarnan>> Musi>>>>Piani di Luzza				
6	Anna Venica	17-ago	50,0	1,1	55,0
	Ors Cuarnan>> M.Nero>>>>Modrej - Tolmino				
7	Claudio Ceoldo	8-apr	43,0	1,2	52,0
	Caneva>> >>>>Paludea				
8	Gianni Matteu	24-feb	26,0	1,8	47,0
	Bernadia>> Brinza -Gr Monte>>Siroche Gjaline>>Bernadia				
9	Miani Paolo	10-ago	32,0	1,2	38,0
	Cuarnan>> >>>>Idrsko				
10	Marco Moretti	18-giu	35,0	1,0	35,0
	Cuarnan>> S.Simeon>>Plauris casera>>Villa Santina				
11	Roberto Michieli	9-apr	16,0	1,5	24,0
	Bernadia>> Gr.Monte>>>>Bernadia				
12	Giordano Ermen	29-lug	10,0	1,2	12,0
	Mataius>> >>>>S.Dietro				

Calendario Triveneto

Feltre: 18/03

Aviano: 06/05

Bassano: 30/06
+ 01/07 (2 gare valide)

Falcade: 29/07

Pinzolo: 26/08

Dolada: 01/09
+ 02/09 finale ad oltranza
(2 gare valide)

Calendario Friulano

1° appuntamento:
31 marzo – 1 aprile

2° appuntamento:
7 - 8 luglio

3° appuntamento:
8 - 9 settembre
... sei giorni di gara

1° incontro di formazione per piloti

Diamo seguito alla richiesta che molti soci hanno fatto, quella di organizzare iniziative nell'ambito della formazione con una prima serata che avrà come tema:

Approccio al volo di distanza

Verrà tra l'altro analizzato un esempio concreto, il percorso Gemona-Enemonzo, evidenziando le diverse fasi, le ubicazioni delle termiche, le quote necessarie per iniziare i traversoni, i pericoli, le cautele necessarie, le traiettorie consigliate. Tutti sono invitati a partecipare:

- i piloti più tranquilli e meno assetati di distanza per capire di cosa si tratta
- quelli che sono attratti dall'idea, ma non sanno da dove cominciare
- quelli che hanno cominciato e si rendono conto che un approfondimento dei temi può essere di grande aiuto
- quelli che già macinano chilometri ogni volta che si può per confrontarsi e mettere la loro esperienza a disposizione di tutti

L'appuntamento è per:

venerdì 2 marzo alle ore 20:00

presso la **chiesa del Villaggio del Sole**
in via Val Pesarina 1 a Udine,

nella sala che don Carlo ci ha gentilmente messo a disposizione.

F.B.



SAURIS 2001

Il gruppetto di testa impegnato ad aprire la traccia per raggiungere il decollo:

Da sinistra:

Ugo
Aldo
Dario