

# 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 2002

Una stagione così avara di neve, almeno fino ai primi giorni di febbraio non me la ricordo proprio. Si è continuato a sperare fino al week-end precedente la manifestazione in una nevicata che consentisse di programmare anche la consueta gara di sci in



abbinamento alla prova di precisione, ma quando il diavolo ci mette lo zampino....

### **domenica 3 febbraio:**

manca meno di una settimana; consulto telefonicamente Stefano Lucchini, sindaco di Sauris nonché referente per quanto concerne l'organizzazione tecnica della prova di slalom. non c'è traccia di neve e peraltro le previsioni meteo non lasciano grandi speranze; c'è una perturbazione in arrivo per metà settimana, ma sembra di piccola entità; la decisione sembra obbligata: niente gara di sci!

### **giovedì 7 febbraio:**

arriva la perturbazione, ben più abbondante del previsto. Tento di ricucire il programma reinserendo la parte sciistica, ma ormai è tardi e nessuno ci garantisce agibilità delle piste e possibilità di organizzare lo slalom. Pazienza...

### **enerdì 8 febbraio:**

Partiamo di buon mattino Carlo, Vittorio ed il Baki alla volta di Sauris per organizzare la salita in decollo. Già, perchè la neve caduta (oltre 40 cm) non è riuscita a farci recuperare la gara di sci, ma è riuscita benissimo a scombinare l'organizzazione del trasporto in decollo con fuoristrada, trattore e rimorchio che avevamo predisposto: occorre riattivare il piano A (gatto) e battere la pista. Quest'anno il programma di sabato prevede un volo alternativo: decollo dal Pieltnis con atterraggio a Sauris di Sotto. Sistemiamo un segnamento in atterraggio ed iniziamo la lunga salita col gatto di Miro che lentamente si apre fino alla sella

tra le casere Pieltnis e Vinadia. Adesso tocca a noi: io davanti con sci e pelli di foca apro la traccia in mezzo metro di neve mentre Carlo e Vittorio la battono a piedi dietro di me: Impieghiamo un'ora e mezza per aprire quel percorso in cresta che domani anche i più lenti percorreranno in meno di mezz'ora.

Inauguriamo il nuovo decollo con qualche difficoltà per il vento laterale. Bello il volo ed agevole l'atterraggio.

### **sabato 9 febbraio:**

Il tempo è bello: sedici i piloti presenti all'iscrizione.

Riusciamo a starci tutti in un'unica corsa di gatto anche se un po' ammassati: oltre un'ora di percorso. Poi il tratto a piedi, in un ambiente favoloso di alta montagna, con una temperatura primaverile che vede molti di noi a torso nudo. Oggi il vento è frontale, debole, ma frontale. I decolli si susseguono. C'è chi riesce a sfruttare le fievoli termiche e prolungare il volo anzichè accontentarsi di una planata, che comunque è una SIGNORA PLANATA! Il Ceo, già campione friulano 2001 quest'anno sembra puntare anche al titolo di campione sociale bersaglio e si aggiudica la vittoria con una prestazione di tutto rispetto: 24 cm. La giornata di volo si conclude con le premiazioni arricchite dall'assegnazione ai piloti classificati di pregiato vino offerto dall'Azienda Valentino Butussi, tradizionale sponsor della manifestazione di Sauris.

Dopo la premiazione la festa continua! Il carnevale di Sauris offre il meglio di sé con le tradizionali maschere, la lanternata nei boschi, i canti, i balli e le specialità gastronomiche locali. E per finire la giornata c'è la cena in baita da Miro, le sue specialità dal tipico sapore di tempi passati, le sue grappe ...

### **domenica 10 febbraio:**

C'è il sole, ma tira un vento tale da inibire qualunque tentazione di mettersi in volo. Aspettiamo un po' per vedere se cala ed intanto giochiamo con Piro Piro. Non cala. Appuntamento a tutti per il prossimo anno!

FB

## Gara precisione di Sauris 2002

queste le prestazioni valide:

pos	pilota	club	cm	punti
1	Claudio Ceoldo	Legionaria	24	976
2	Sergio Anzil	Legionaria	120	880
3	Alessandro Peruzzi	Legionaria	258	742
4	Claudio Solari	Il Pignau	420	
5	Renato Spaggiari	Legionaria	610	390

## SCiiVOLATA Sauris: 8 anni di storia

Anno	data	Evento	Vincitore
1995	dom 26/03/95	<b>volo impossibile causa meteo</b>	
1996	dom 25/02/96	<b>precisione</b> Sauris di Sopra	Ferdo Golob
1997	dom 23/02/97	<b>precisione</b> Sauris di Sopra	Paolo Pellizon
		<b>sci</b> Sauris di Sopra	Paolo Pellizon
1998	sab 21/02/98	<b>precisione</b> Sauris di Sopra	Jernej Golob
		<b>sci</b> Sauris di Sopra	Paolo Pellizon
		<b>baita daMiro</b> Raitern	
	dom 22/02/98	<b>precisione</b> Sauris di Sopra	Tita Lanzutti
1999	sab 13/02/99	<b>precisione</b>	Eugenio Nonino
		<b>sci</b>	Aldo Nastri
		<b>baita daMiro</b> Raitern	
	dom 14/02/99	<b>volo impossibile causa meteo</b>	
2000	sab 29/01/00	<b>sci - notturna</b> Sauris di Sotto	Matjaz Feraric
		<b>baita daMiro</b> Raitern	
	dom 30/01/00	<b>volo impossibile causa meteo</b>	
2001	sab 10/02/01	<b>precisione</b> Sauris di Sopra	Jurij Vertacnik
		<b>baita daMiro</b> Raitern	
	dom 11/02/01	<b>precisione</b> Sauris di Sopra	Jurij Vertacnik
2002	sab 09/02/02	<b>sci</b> Sauris di Sopra	Matjaz Sluga
		<b>precisione</b> Sauris di Sopra	Claudio Ceoldo
	dom 10/02/02	<b>baita daMiro</b> Raitern	
	dom 10/02/02	<b>volo impossibile causa meteo</b>	

# Acceleratore

## guida per un corretto utilizzo

Nei primi anni '90 spingere a fondo corsa lo speed era un'esclusiva del disperato, del pazzo, o del veramente esperto. Le vele da parapendio non erano nè costruite, nè sottoposte a test per le alte velocità ed il volo accelerato era decisamente una "scienza approssimativa". Era semplice: le vele di produzione venivano dotate di una moderata corsa dello speed, mentre sulle vele da competizione si arrivava fin dove le bretelle ed il pilota potevano osare. ACPUL, la principale autorità per il testing di quell'epoca, non faceva alcuna prova sulle vele per quanto riguardava il loro comportamento in volo accelerato. Cosa allarmante, ACPUL tuttora non compie alcun test circa la capacità della vela di risolvere una chiusura durante il volo accelerato. E' una bizzarra omissione, il cui significato è che i parapendio certificati da ACPUL vengono sottoposti a test solo per i primi due terzi della loro velocità utilizzabile! Ma i tempi stanno cambiando ed i più moderni parapendio vengono costruiti con un range di velocità accelerata decisamente utilizzabile. Il DHV include ora nei suoi tests sia le chiusure simmetriche che quelle asimmetriche del 70% alla massima velocità consentita dallo speed. Oggi utilizzare il proprio speed non dovrebbe più essere la risorsa d'emergenza per evitare d'essere sospinti al di là del pendio, ma dovrebbe bensì entrare a far parte integrante della tecnica di volo quotidiano.

Si consideri il parapendio con cui volo al momento, un Ozone Proton GT: certificato DHV 2-3, il GT stalla a 22KM/h, vola a 38 km/h a comandi rilasciati (velocità di trim) ed accelera a 56 km/h con lo speed. La vela ha un range di velocità di 34 km/h con 18 km/h nella barra dello speed; **più del 50% del range di velocità utilizzabile viene ottenuta usando lo speed.** Sapere come usare al meglio questa riserva di velocità, darà una migliore capacità di penetrazione controvento. Quasi ogni volo che facciamo comporta una certa dose di volo controvento, si tratti del tirarsi fuori da una nuvola, o dell'attraversamento di una valle dolomitica: in ogni caso non si può semplicemente piantare i piedi sulla barra e volare via verso il tramonto. Per ottenere il massimo dall'uso dello speed, dobbiamo prima capire cosa accade alla vela quando si spinge sulla barra e come cioè comporti delle modifiche del volo. E' inoltre molto importante considerare che il pilota si comporta come il peso di un pendolo, (visto che si trova 10 metri al di sotto della vela) e che conseguentemente pilota e parapendio volano spesso a velocità diverse l'uno dall'altro, sia pure per brevi momenti. All'iniziale pressione del pedale, l'angolo d'incidenza si riduce, la vela accelera e sopravanza il pilota con un movimento di beccheggio. Per un attimo il

parapendio vola più veloce del pilota. Il movimento pendolare indotto, riporta il pilota sotto la vela; in questo modo il pilota assume la nuova velocità dell'ala. Ma durante quel movimento la vela potrebbe sopravanzare di molto il pilota e la risultante picchiata potrebbe causare una consistente perdita di quota.

Di conseguenza, la tecnica con cui il volo accelerato viene iniziato, e' incredibilmente importante sia per la sicurezza che per le prestazioni.

### La sottile arte dell'uso dello speed

Prendiamo il caso di due famosi piloti locali, "Enrico-mano-pesante" e "Cristiano-mano-leggera", che competono entrambi nel Campionato Nazionale. Osserviamo prima il modo di accelerare di Enrico: essendo un uomo di scarsa sensibilità per il parapendio e con molte più palle che buon senso, Enrico ama semplicemente sbattere i piedi sulla barra e affondare giù per mandare subito la vela alla massima velocità. Quello che Enrico non realizza e' che a causa del suo approccio "pesante", la vela si proietta in avanti (beccheggio), l'angolo d'incidenza dell'ala si riduce, la velocità aumenta improvvisamente e per un momento il suo parapendio diventa assai soggetto a grosse e violente chiusure (e' bene ricordare che ne' i tests ACPUL, ne' quelli DHV sono volti a rilevare quanto facilmente una vela chiuda, essi misurano solo cosa accade una volta che si e' chiusa). I primi tre tentativi da parte di Enrico di raggiungere la massima velocità, provocano accidentalmente chiusure dell'80%, con il conseguente spreco di tanta quota duramente guadagnata. Tanto più duramente e velocemente Enrico affonda lo speed, tanto più la sua vela beccheggia e rischia di chiudersi. Quando al quarto tentativo di Enrico il parapendio rimane gonfio anziché collassare, l'improvviso beccheggio in avanti della vela risulta nell'innescarsi di una vistosa pendolata, che si smorza solo quando la vela ed Enrico riprendono a volare alla stessa velocità. Questa picchiata riduce l'altitudine di volo di Enrico che, di nuovo, perde inutilmente una buona parte di quota. "Cristiano-mano-leggera", dal canto suo, ha una naturale sensibilità per la dinamica di volo e preferisce iniziare ad accelerare lentamente, con dolcezza e progressione; anziché affondare la barra, egli preferisce sospingerla delicatamente, controllando accuratamente il beccheggio del parapendio e dando il tempo al suo corpo di raggiungere gradualmente la nuova velocità della vela, prima di premere ancora un po' sul pedale.

Così facendo raggiunge anche lui stesso la massima velocità, ma senza mai forzare il parapendio a movimenti di beccheggio in avanti tali da rischiare una chiusura. Inoltre, dando tempo al suo corpo di adattarsi alla nuova velocità della vela, egli evita le perdite di quota dovute al pendolamento, raggiungendo così la massima velocità, ad una quota decisamente maggiore del suo amico Enrico.

### Veleggiamento attivo

Una volta che entrambi i parapendio hanno raggiunto la massima velocità, c'è una gran differenza nel modo in cui i due piloti usano il proprio speed: Enrico-mano-pesante semplicemente siede rigido con la barra a fondo corsa, non riesce a percepire e reagire ai movimenti dell'aria attraverso la quale si sta muovendo e di conseguenza incappa in altre tre terribili chiusure, l'ultima delle quali lo lascia appeso alle fronde di un albero poco prima dell'atterraggio. "Cristiano-mano-leggera" invece, sceglie di controllare attivamente il beccheggio della sua vela, man mano che si muove nell'aria.

Così come è solito pilotare con i freni attivamente la sua ala durante il volo non accelerato, egli usa ora lo speed per adeguare la velocità all'aria del suo parapendio e di conseguenza per controllare l'angolo d'incidenza della sua ala adattandolo ai movimenti dell'aria.

Quando la vela beccheggia in avanti, egli riduce la pressione sulla barra, rallentando leggermente il parapendio e dando tempo al suo corpo di adeguarsi. Analogamente, quando l'ala beccheggia all'indietro egli preme con delicatezza sullo speed, accelerandola quel tanto che basta per riportarla alla velocità del pilota. Facendo questo, Cristiano e' in grado di mantenere sempre la vela al di sopra di sé ed evitare ogni inutile beccheggio.

Le sue gambe raramente staranno ferme per più di qualche secondo, a meno che non si trovi in aria assolutamente calma. Per virare egli userà solamente spostamenti di corpo, giacché toccare i freni vorrebbe dire rallentare improvvisamente il parapendio, per poi innescare di nuovo una picchiata, il che è un male sia per la sicurezza che per le prestazioni. Tra l'altro alcune vele reagiscono male all'utilizzo dei freni durante il volo accelerato. Cristiano toccherà i comandi solamente se si accorgerà che il parapendio è prossimo ad una chiusura, egli passerà al di sopra dell'albero del suo amico con un vantaggio di quota di diverse centinaia di metri; per rallentare la sua vela Cristiano ridurrà gradualmente e dolcemente la pressione sulla barra dello speed per evitare che essa beccheggia violentemente all'indietro e quindi picchi.

Egli raggiungerà l'atterraggio con facilità, vincerà la gara ed offrirà ad Enrico-mano-pesante una birra, che Enrico eventualmente rischierà di farsi cadere di mano.

#### **Qualche parola d'avviso**

A prescindere da quanto voi siate bravi con la barra dello speed, ogni parapendio può essere più o meno a rischio di chiusure durante il volo accelerato, a causa della riduzione dell'angolo d'incidenza del bordo d'attacco. Inoltre la maggior velocità raggiunta, comporta reazioni della vela più violente. Durante i test DHV, praticamente ogni parapendio raggiunge la più elevata categoria durante il volo accelerato ed anche vele molto sicure reagiscono più velocemente, quando sono soggette a chiusura durante l'uso dello speed. Per queste ragioni dovrete considerare di utilizzare la barra dello speed solo quando vi trovate a quote tali da poter recuperare da una chiusura. Sorvolare degli alberi a tutta velocità, vi vedrebbe facilmente finire tra le loro fronde. Se siete abbastanza sfortunati da subire una grossa chiusura mentre siete in volo accelerato, sollevate immediatamente i piedi dallo speed e rallentate il lato della vela che sta ancora volando. Se non lo fate, la vela entrerà con ogni probabilità in una veloce e stretta spirale. Se usato con sensibilità, il vostro speed vi farà arrivare più alti, più velocemente e con più sicurezza di quanto accadrebbe se affondaste sulla barra semplicemente sperando di farcela. Usando opportunamente tutto il range di velocità di cui il vostro parapendio è capace, potreste sperimentare un nuovo livello prestazionale che non avreste immaginato la vostra vela potesse consentire.

#### **Suggerimenti pratici**

- Ø Assicuratevi che la vostra selletta sia regolata come si deve. Il cordino dello speed dovrebbe correre giù dalla bretella, passare attraverso una carrucola fissata alla selletta e scendere al di sotto di questa, attraverso un'altra carrucola o un anellino, in direzione dei piedi. Se vi accorgete di essere sbilanciati all'indietro nella vostra selletta mentre spingete sullo speed, significa che le prime carrucole, quelle in alto sulla selletta, sono posizionate più avanti del centro di gravità.
- Ø Potreste trovare utile stringere delicatamente in mano le bretelle mentre spingete sulla barra, per mantenere la vostra posizione di volo.
- Ø Per essere in grado di usare tutto il range di velocità del vostro parapendio, potreste dover accorciare i cordini dello speed o aggiungere un sistema a scaletta, costituito da due barre in cascata. Molti di questi sistemi possono essere impostati in maniera tale che la posizione di "gambe distese" sulla barra più bassa corrisponda circa alla metà della velocità ottenibile con lo speed, buona quindi come velocità di crociera in condizioni di moderato vento frontale. La seconda barra verrà utilizzata solamente per raggiungere la massima velocità nelle rare occasioni dove sia necessario e sufficientemente sicuro farlo.
- Ø Disponete il vostro speed in modo tale da poterlo utilizzare senza dover lasciare i comandi per aiutarvi con le mani.

**Bob Drury**

## **MONTEROSSO MEETING 2002**



L'incontro organizzato dal Club "Settimo Cielo" di Genova aveva stuzzicato l'interesse di un buon numero di volatili friulani che con giusto anticipo si erano prenotati per la trasferta; poi un po' per il brutto tempo, un po' per gli impegni di lavoro ed un po' per i soliti imprevisti, si sono ritrovati in tre soli all'appuntamento: Franco il presidente, Giorgio e Carlo.

Sabato mattina il tempo non sembrava promettere nulla di buono, tanto da indurre gli organizzatori a sconsigliare la partenza a chi telefonava da lontano. Però verso mezzogiorno la musica cambiava ed il sole, seppure a fatica, si apriva un varco fra le nubi ed iniziava a scaldare: tutti in decollo per un voletto e tentare poi di centrare gli scatoloni del trofeo "Paraculo". Solo in tre riuscivano nell'intento ma il "Bakki" si distingueva per saper abilmente sfruttare forse l'unica vera termica, e di sottovento, e volare per oltre mezzora nello splendido scenario di Monterosso. Prima di cena una visita al vecchio borgo, dai caratteristici "carugi" ed una passeggiata sul lungomare, a godersi il tramonto del sole dai caldi colori, in uno scenario quasi africano, con una puntatina ad assaggiare il rinomato "Sciacchetra", che si può considerare il parente ligure del nostro Ramandolo passito.

La sera gran cena alla ligure (trenette al pesto, riso alla marinara, fritto misto di mare e bianco delle Cinque Terre) in un'atmosfera cordiale e serena ed infine a nanna nel Convento di Soviore (di monache!), che si trova poco distante dal decollo ed è immerso nella macchia mediterranea che ricopre questi monti prospicienti il mare.

Domenica mattina sembra la replica del giorno prima, ma fortunatamente le nubi si diradano quasi subito e tutti riescono a fare un bel volo prima di andare ad atterrare tentando di fare centro. La gara è a squadre (massimo 5 persone) ed i più bravi si dimostrano quelli dei Colli Berici che vincono sia il primo premio a squadre che quello individuale, con un centro perfetto. Il C.F.P si distingue, e riceve una coppa (è già da Idilia), perché risulta essere il Club arrivato da più lontano ed a Carlo viene consegnata una coppa per la fedeltà alla manifestazione: sempre presente dalla sua istituzione.

Oltre 70 piloti, provenienti da tutto il centro e nord Italia, si sono divertiti ed hanno volato in questo incantevole posto, ricevendo tutti anche un premio tirato a sorte.

La gara per le torte è stata vinta da Antonella, futura pilota di para, che l'anno prossimo tenterà il bis: tutti pronti per l'assaggio!



Complimenti più che meritati a chi si è dato da fare per la buona riuscita di questa bella festa.

Il ritorno a casa è stato senza pioggia, nebbia o neve, con il "Bakki" che continuava a "volare" anche con l'automobile.

I partecipanti di quest'anno si sono già prenotati per la prossima edizione sperando di ritrovarsi laggiù con ancor più "Legionari" e volatori friulani.

**C.A.**

## 3° incontro di formazione per piloti

Continua l'iniziativa iniziata lo scorso anno indirizzata a chi si fa tentare dal fascino del:

### Volo di distanza

Il tema della serata prevede l'analisi del percorso Gemona-Caporetto, 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 8 marzo alle ore 20:00**

presso la **frasca da Idilia**  
a Torlano

F.B.

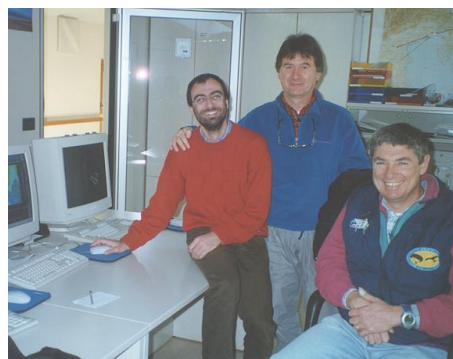
## Visita al centro Meteorologico dell'ARPA

2 febbraio 2002

Cogliamo al volo il gentile invito che il direttore dell'ARPA dott. Micheletti ci ha fatto per una visita al centro meteorologico Friulano; ci presentiamo in 4 Paolo, Josco, Gianni ed il sottoscritto. Ci accoglie Sergio Nordio, meteorologo, che con pazienza e grande passione ci spiega nei dettagli le finalità dell'ARPA, le modalità di rilevazione dei dati; ci mostra i complessi sistemi di elaborazione dei dati stessi con sofisticati sistemi informatici. Da parte nostra gli illustriamo quali sono i dati meteorologici di fondamentale importanza per l'attività di volo libero, e le difficoltà che sovente troviamo nella ricerca di informazioni affidabili. Ci lasciamo con la speranza di far nascere un servizio che raccolga le informazioni di nostro interesse, disponibile in una parte riservata del sito Internet dell'Arpa.

Rinnoviamo i nostri complimenti per l'eccellente lavoro svolto dall'ARPA che già ora costituisce il punto di riferimento fondamentale per prevedere e capire la situazione meteorologica nella nostra regione e ... ci spostiamo ad Aidussina, dove ci aspetta un delizioso volo sul costone.

FB



## Calendario Friulano

1 appuntamento:

**16 - 17 marzo**  
due giornate di gara

ore 10:00 ritrovo presso la pizzeria "Al Sole"  
lungo la statale Udine-Tricesimo  
iscrizione per le due giornate di gara € 5.00

In base alle condizioni meteo della giornata si deciderà  
sul momento dove effettuare la gara

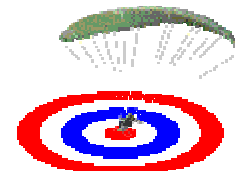
(non scordate la carta d'identità  
nel caso ci si recasse a Lijak)

2° appuntamento:

**22 - 23 giugno**

3° appuntamento:

**27 - 28 luglio**



1 aprile - Pasquetta

**TORLANO**

**gara di centro**

VALIDA PER IL CAMPIONATO  
SOCIALE