



NOTIZIARIO

3-4-5
2004

N° 96

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

CAMPIONATO FRIULANO 2004

Classifica generale dopo la terza prova:

27/03 1° prova: Bernadia

Tema: Distanza

16 piloti decollati. Le deboli condizioni non consentono grandi prestazioni. La vittoria a Max Degano con poco più di 12 km percorsi

28/03 2° prova: Aviano

Tema: Distanza

15 piloti decollati. Vince Zonca con oltre 50 km percorsi

15/05 3° prova: Porzus

Tema: Velocità sul percorso di una sessantina di km
Porzus - Gemona - Useunt (Bernadia) - Trasaghis - Attimis.
Una sessantina di km.

14 piloti decollati. Unico a chiudere Diego Boschetto che però non fa regolarmente la boa di Trasaghis e regala la vittoria al Baki che non riesce a superare le ultime collinette per chiudere il percorso e atterra a Torlano

F.B.



Aviano
2004

Gemona
2003

Il vincitore presunto della prova di sabato mi ha comunicato telefonicamente che purtroppo, causa un aggiornamento software del suo GPS fatto pochi giorni prima della gara, gli ha fatto mancare di 50m l'ultima boa di Trasaghis; infatti l'allarme di "boa fatta" gli ha suonato a 500m invece dei 400m soliti... facendogli credere di essere entrato nel cilindro. Non ho verificato la traccia perchè non me l'ha ancora mandata.

Quindi, complimenti vivissimi al Baki che con questi mille punti si lancia decisamente anche quest'anno verso la conquista del 3° titolo regionale.

Mancano ancora due giornate di volo (luglio) che daranno speranza agli inseguitori come Degano, Filipuzzi, Zonca, Peruzzi, Pinosa, Anzil Carlo, Corrado, Piccini, Bresolin, Anzil Sergio, Magro, Gobbo e Loadis... almeno matematicamente tutti questi ce la possono ancora fare. Sulla media distanza il Baki si rivela imbattibile, per questo propongo, anche per variare, di fare la prossima a cronometro con distanza tra i 20-30Km per dare la possibilità anche ai corridori di dire la loro. Un'altro tema di volo non ancora provato ad ampio respiro tipo XC OLC sarebbe da tentare, meteo permettendo. Se poi il Baki vince anche lì oppure riesce a "tener botta"... che dire... non ho parole... el campion el se proprio lui anche quest'anno!!

Nella classifica generale che vi allego noterete anche l'ottima posizione di Corrado Domenico al 9° posto (standard / junior), bravo.

Non so come la pensate voi, ma il tema di volo di sabato da Porzus è stato a dir poco bellissimo e forse il più "tecnico" fino ad ora svolto nel campionato Friulano da nove anni a questa parte. Non dimentico certo il Caneva-Valle, oppure il giro Gemona-S.Simeone-CroceGMonte-Meduno, che ha dato molte soddisfazioni a chi li ha fatti o sfiorati, ma questo deve essere stato fantastico per chi è riuscito a percorrerlo quasi tutto (io purtroppo ho bucato quasi subito).

Domenica la meteo ci ha tenuto a terra, a parte alcuni tra cui il J. che è andato in aria e poi ha commentato "Più che un volo è stato un rodeo, su un toro incazzato che correva verso sud!" e anche Ale mi conferma al telefono che detto "No ai vuut pore... MI SOI CAGAAT IN TOOR!" confermando la buona decisione degli altri a stare per terra. Del resto, quando si è in ballo, si balla; se la sono cavata bene. Grazie a loro per aver comunicato per telefono, una volta atterrati, di "Non andare assolutamente in volo!".

A presto.

MZ

CLASSIFICA PROVVISORIA FRIULANO 2004

Cognome e nome	Club	Torlano	Avian	Porzus	Totale
Baccara Franco	CFP	891	718	1000	2609
Degano Massimo	AliGemona	1000	326	776	2102
Filipuzzi Walter	QuelliChe	734	298	772	1804
Zonca Marco	AliGemona	625	1000	115	1740
Peruzzi Alessandro	Legionaria	982	527	230	1739
Torre Fulvio	MonteMaggio	880	702	0	1582
Pinosa Franco	QuelliChe	991	0	545	1536
Anzil Carlo	CFP	0	964	0	964
Corrado Domenico	Valinis2000	612	117	201	930
Piccini Stefano	M.Carso	750	157	0	907
Bresolin Claudio	CFP	876	0	0	876
Anzil Sergio	Legionaria	842	0	0	842
Magro Daniele	ALG	808	0	0	808
Gobbo Gianandrea	Legionaria	0	0	776	776
Miani Paolo	CFP	584	155	0	739
Alessio Loadis	AliGemona	618	0	0	618
Bozzolan Marco		0	532	0	532
Ceoldo Claudio	Legionaria	0	492	0	492
Gorasso Francesco	Legionaria	0	286	0	286
Bortolussi Gianni	QuelliChe	0	285	0	285
Galbiati Giulio	CFP	0	118	77	195
Vaccaro Marco	CFP	0	0	178	178
Tomat Gianni	CFP	0	0	154	154
Guglione Claudio	CFP	125	0	0	125
Basso Luca	CFP	118	0	0	118
Matteu Gianni	Legionaria	0	0	91	91
Masci Alessandro	Adventure	0	0	87	87

PRIMI VOLI DI CROSS

I consigli di Tonton Delorme.

Prima di avventurarsi nei primi voli di distanza, cioè i cosiddetti voli di "cross", è opportuno tenere ben presenti le seguenti brevi raccomandazioni.

- **ATTERRAGGIO.**

Non deve rappresentare un problema né una difficoltà (esercitatevi ad atterraggi presisi e ben fatti). Per iniziare, scegliete dei percorsi con sempre un atterraggio a vista e raggiungibile.

- **ASSICURATEVI UN MARGINE DI QUOTA.**

È sempre meglio arrivare 30 metri più alti (anche se 30 secondi più tardi) piuttosto che 30 metri più bassi. È sempre più facile aspettare sopra un rilievo, che cercare di risalirlo dal basso!

- **ABITUATEVI A SAPER ASPETTARE** (le buone termiche).

Non dimenticatevi che quando volate senza perdere quota, siete già in una termica. Evitate di farvi prendere dalla sindrome dell'ape, che non sta mai ferma e va qua e là in continuazione!

- **NON SIETE IN GARA.**

A differenza di chi cerca di stabilire nuovi records, prendetevela con calma, divertitevi e non dimenticate di ammirare il panorama.

- **SIATE CONVINTI.**

Lo scopo del volo è di trarne piacere: dubitare, non essere convinti, è uno spreco di energia. Allora, attenti, niente panico, né paura ma determinazione e concentrazione.

- **STUDIATE IL NUOVO PERCORSO.**

Arrivando sopra una cima sconosciuta, una nuova cresta, fate un piccolo studio del posto e delle condizioni, effettuando degli "otto", in modo da individuare qual'è il lato migliore da seguire (non sempre è quello che si pensa... ci può essere del vento meteo, una componente di brezza, ecc...).

- **LA BUSSOLA.**

È un accessorio indispensabile.

Non sempre la quota che si riesce a raggiungere è alla base delle nubi, talvolta si va oltre...

- **NON ABUSATE DELL'ACCELERATORE.**

Più si è in alto e più si è lenti, rispetto al suolo. Non lasciatevi prendere dalla foga della velocità: certamente con l'acceleratore a fondo si arriva prima ma anche più bassi.

- **IL GPS DEI POVERI.**

Quando avete fatto quota e vi trovate a base cumulo, osservate l'ombra delle nubi sul suolo e capirete direzione e velocità del vento.

Comprare un GPS? Prima di pensare ad acquistare strumentazioni non indispensabili, imparate innanzitutto a "leggere" tutto ciò che vi circonda.

- **VOLARE IN COMPAGNIA.**

I primi voli di cross, non fateli da soli: è così bello fare dei cross in piccoli gruppi.

Volare in compagnia è rassicurante e s'imparano un sacco di cose osservando come gli altri si comportano nelle varie situazioni di volo.

- **MANGIATE MENTRE SIETE IN VOLO.**

Darà la carica al vostro morale.

- **RISPARMIATE ENERGIA.**

Quando volate da più di due ore, ricordatevi di risparmiare un po' di energia per l'atterraggio. Fare un buon atterraggio è molto più importante che fare qualche chilometro in più.

- **COPRITEVI.**

In volo non si ha mai troppo caldo.

- **FATE PIPI PRIMA DI PARTIRE.**

Il freddo stimola la voglia di fare pipì.

- **VELA STANDARD.**

Tutte le attuali vele standard consentono di attraversare tranquillamente metà della Francia. Le termiche, se ben sfruttate, fanno guadagnare quota a tutti.

Tratto da "PARAPENTE MAG" luglio 2000; tradotto da Carlo Anzil.

L'autore del testo è Gérald Delorme (Tonton per gli amici), uno dei più noti e validi piloti francesi di parapendio, fondatore della rivista "Parapente Mag" e, sino a qualche anno, anche suo direttore. Tutt'ora opera nel settore ed è uno dei più qualificati esperti con all'attivo diversi libri sul volo libero: fra i più recenti, da ricordare "Aile vole..." per chi vuole iniziare con il parapendio e "Parapente perf" per chi già vola e vuole migliorarsi.



In vite sopra
Gemona

Il Carlo e Walter
Holzmuller a Revine



PREPARATEVI MENTALMENTE – parte 1

Fate un corso di cross: vi arricchirete in motivazione, sicurezza e convivialità. Eccovi alcuni “trucchi”, imparati durante tali corsi dall'autore del testo, ex pilota automobilistico di alto livello ed ora eccellente pilota di cross.

Né giornalista, né istruttore, né garista di alto livello, né super tecnico aeronautico, io non sono che un appassionato di parapendio. Né geniale, né pazzo e neppure super dotato, ma a forza di impegno, di esercizio, di passione e mettendo a frutto tutto ciò che ho appreso nei corsi e nei viaggi di volo in parapendio, arrivo bene o male, dopo 14 anni di pratica di questo sport, a volare circa cento ore all'anno (malgrado un'attività professionale che mi lascia poco tempo libero) e mi riesce anche qualche bel volo di cross. Penso di potervi insegnare qualche trucco per progredire e prepararsi ai voli di cross.

Prolungate la durata dei vostri voli...

La fatica arriva presto: mezz'ora, un'ora, due ore? Ebbene, se i super-bravi riescono a coprire, in media, delle distanze di 25 km/h, ricordiamoci che i piloti normali riescono a malapena a farne 15 di chilometri in un'ora. Il che vuol dire che per fare 50 km bisogna stare in volo per più di tre ore! Siete già rimasti in volo così a lungo nel vostro abituale sito di volo? Non vi siete posati, in decollo a altrove, dopo solo un'ora? fatica? noia? voglia di fumare? di fare pipì? Quando le condizioni lo consentono, abituatevi a restare in volo il più a lungo possibile. Poco a poco migliorerete i vostri limiti. E state tranquilli: un'ora in cross passa molto più velocemente di un'ora sul solito posto.

Abituatevi a sopportare gli sbalottamenti...

Siamo onesti: non è certo in aria calma che si può fare strada! L'instabilità può essere, a seconda dei casi, il nostro migliore alleato o il nostro peggiore nemico. Quando recidete il cordone ombelicale che vi tiene legati al vostro solito sito di volo, non potete mai essere sicuri di conoscere esattamente le condizioni aerologiche che troverete durante tutto il vostro percorso. Perciò abituatevi a sopportare gli sbalottamenti. Sul vostro sito di volo, quando “si balla”, e pur non essendo piacevole non è nemmeno pericoloso, imponetevi di restare in aria più a lungo. Abitate il vostro organismo ed il vostro cervello a controllare, senza fatica né stress, l'instabilità della massa d'aria. In breve: preparatevi mentalmente! Se non ce la fate a sopportare queste condizioni, non forzate, non prendete dei rischi inutili... non c'è nulla che ci obbliga a fare dei cross!

Al contrario, quando le condizioni sono tranquille e si sale ugualmente dappertutto, approfittate per fare esercizi di manovrabilità della vostra vela: 360°, vite, wing-over... ed anche qualche manovra inusuale (orecchie dissimetriche, per esempio). Così, in occasione dei vostri primi voli di cross, quando vi ritroverete in turbolenza o in condizioni di scarso avanzamento, la vostra abitudine a tali situazioni, vi permetterà di valutare correttamente la situazione e di continuare il volo (“non è detto che perché è brutto in un certo punto ad una certa ora, deve essere brutto dappertutto...”). E non dimentichiamo che un pilota che anticipa i movimenti dell'aria e della vela può praticamente evitare sempre le chiusure. Il volo in condizioni turbolente vi abitua ad affinare il vostro pilotaggio e vi consente di conoscere meglio la vostra vela (“parlate con dolcezza al vostro parapendio, vi risponderà bene; ma ascoltatelo anche, perché anche lui ha tante cose da dirvi”).

Curate i vostri atterraggi.

Mi ricordo ancora dei miei primi voli di cross di ben ...5 o 10 km. Passavo più tempo a guardare dove c'era qualche possibile spazio per un atterraggio di fortuna, che a concentrarmi sul volo. E come in tutti gli sport di “scivolamento” si va dove si guarda... io atterravo bene, ma molto presto!

L'atterraggio, anche in condizioni scabrose, deve essere una formalità. Pertanto è necessario continuare ad esercitarsi sempre sulla precisione in atterraggio, in tutte le condizioni e con tutti i venti. “mai un atterraggio senza segnamento”: se non c'è bisogna inventarselo (un ciuffo d'erba, un fiore, un amico che ripiega la vela...). Allenatevi ad atterrare con le orecchie: è così utile quando il vento è forte e quando il campo di atterraggio è corto. Imparate ad abbattere e raccogliere la vela con vento sostenuto. Fate spesso dei “touch and go” sul vostro abituale

sito di volo, quando le condizioni lo consentono: è un eccellente sistema per esercitarsi alla precisione. L'atterrare diventerà così un vero piacere e voi potrete partire senza apprensione per i vostri cross, anche toccando qualche punto con poca quota perché li supererete, senza patemi d'animo, confidando sulla vostra capacità di improvvisare comunque un buon atterraggio. E potrete ricacciare indietro la decisione di desistere dal continuare a volare, ed attendere più a lungo la termica salvatrice.

Osservate da terra.

Del vostro abituale sito di volo, voi conoscete tutto: se il vento viene da quella parte, è là che si sale; se è già sera, ci si può staccare dal pendio ed approfittare della restituzione che è migliore in quell'angolino... Nei voli di cross vi ritrovate in luoghi dove la vostra vela non ha mai volato. Se non avete allenato i vostri occhi e la vostra mente ad analizzare velocemente le diverse situazioni che si presentano, vi troverete a disagio, come un pesce fuor d'acqua. Perciò approfittate di ogni occasione... ed osservate! Non si può essere sempre in volo: talvolta si lavora, talvolta il tempo è brutto, talvolta si è con la famiglia. Sfruttate questi momenti: è sempre possibile, anche stando con i piedi per terra, progredire nella propria testa (osservate: dove s'è formato quel cumulo, perché il vento soffia in quella direzione, perché quel rapace è là...?). Imparate a “leggere” la natura, in tutti i luoghi, soprattutto in una zona che forse un giorno sorvolerete. Spesso, stando a terra, è anche più facile conoscere meglio il luogo, individuando un piccolo costone da sfruttare in dinamica oppure una irregolarità del terreno, da dove è possibile si stacchi una bella termica. Una buona conoscenza della zona ed un acuto senso di osservazione, potrà in seguito trasformare una fase di perdita di quota, con possibile “buco”, in un semplice punto basso toccato durante un volo indimenticabile. Perché è possibile risalire anche da quote molto molto basse... qualsiasi pilota di alto livello, potrà raccontarvi di quella volta che è riuscito a rifare quota, quando stava già impostando l'atterraggio, e non era a più di 10 metri dal suolo.

Volate in posti diversi.

Un pilota di pianura si troverà totalmente disorientato nei +6 di Chamonix così come un “montanaro” non capirà nulla nei +0,2 di pianura... Volare in posti diversi vi permette non solo di affinare il vostro senso d'osservazione ma anche di imparare a volare in modi diversi. Durante uno stesso volo di distanza si deve saper sfruttare le dinamiche per risalire i pendii e per veleggiare in attesa della termica giusta, gestire le potenti termiche al disopra delle creste, e perché no, lasciarsi planare, in una specie di volo di pianura, nelle ultime restituzioni del tardo pomeriggio. Personalmente posso dire che i numerosi viaggi, fatti per volare in posti nuovi, mi hanno fornito un inestimabile bagaglio di esperienze che mi permettono, in numerose situazioni, di trovarmi di fronte a qualcosa di “già visto”. Una zona con diversi siti di volo permette di fare dei piccoli voli di cross in tutta sicurezza: si passa semplicemente da un sito all'altro, il che permette, assicurandosi in partenza una adeguata quota, di volare tranquillamente verso il punto in cui, a colpo sicuro, si salirà di nuovo. Come credete facciano gli avvoltoi, quando attraversano le Alpi a 30 km/h di media? Essi conoscono tutto il percorso... (anche quando non lo conoscono, lo fanno lo stesso, ... loro!).

Conclusioni.

Non ci si mette a correre una maratona senza un allenamento regolare, né si tenta la scalata del monte Bianco senza una adeguata preparazione fisica. Per affrontare i voli di cross senza rimanere delusi e non correre rischi, è indispensabile allenarsi fisicamente, tecnicamente e mentalmente: prolungate la durata dei vostri voli, cambiate frequentemente il sito di volo, controllate in ogni condizione la vostra vela, abituatevi ad improvvisare un atterraggio in un posto qualunque, analizzate i parametri esterni che condizionano il nostro sport... (segue nel prossimo notiziario)

**Di Jean-Sébastien Couloumies, da Parapente Mag n°76
Luglio-Agosto 2001. Traduzione di Carlo Anzili.**



I PROSSIMI APPUNTAMENTI

BERNADIA

12-13 giugno

Svolà in Bernadia

con gare di centro
valide per il Campionato 2004 CFP

ed in concomitanza
per la prima volta in Friuli

UNA MANCHE
DI COPPA ITALIA
PARAPENDIO

MUSI - LA FESTA

1 agosto

Alla Festa degli Alpini. Gara di centro
valida per il Campionato 2004 CFP

VAL RESIA

24 - 25 Luglio
manifestazione

gara di centro
valida per il Campionato
2004 CFP



MONTASIO

3 - 4 Luglio

grande festa
organizzata
da Jama Libero

gara di centro
valida per il Campionato 2004 CFP

PRADIELIS

16-17-18 Luglio
FESTA PER UN AMICO

gara di centro il 18 luglio
valida per il Campionato 2004 CFP

Campionato Friulano - ultime 2 manches !

17 - 18 luglio

Pizzeria "Al Sole" - Tavagnacco
(E' aperta la caccia al BAKI !!!)



Due giorni di volo in riva al mare nella spiaggia di Bibione. Info Carlo Anzil