

GAZEBO RIPARATO
SVOLA' IN BERNADIA
FESTA DEGLI ALPINI A MUSI
COME DIRLO??
OCCHIO ALL'ALLUNGAMENTO
CAMPANELLO D'ALLARME
GONFIAGGIO ALLA FRANCESE
FARE LE "C"

NOTIZIARIO 124 Settembre 2012



Gazebo riparato

Testo Carlo Anzil - Foto di Giovanni Mizzau

Alla fine di gennaio, dopo una notte di forte vento (ricordate la Bora da record di quei giorni!) abbiamo trovato la guaina impermeabile del gazebo divelta da mezzo tetto. Tante opinioni, tante ipotesi e finalmente, dopo un mese di bel tempo e di tanto parlare, sabato 25 febbraio Giovanni Mizzau arriva con tutta l'attrezzatura ed il materiale per ripristinare la copertura. Carlo si offre volontario per dare assistenza, ma in realtà non va oltre un apporto morale ed una presenza costante sì, ma poco operativa: meno male che Giovanni sa benissimo cosa e come fare e non ha bisogno di aiuto. Ha portato anche la vela ma riuscirà a fare solo una planata nel tardo pomeriggio con l'amico Domenico che lo ha pazientemente aspettato. Grazie a Giovanni per il bel lavoro.

La giornata di volo ha visto una trentina di piloti decollare dal Bernadia ed atterrare "da Idilia"; una decina erano gli austriaci, arrivati dalla Carinzia con l'immane Fritz, mentre una ventina erano i locali con in testa Baki, il presidente del CFP.

Una bella giornata di volo conclusasi sfortunatamente con un incidente a Doriana che in fase di perfetto atterraggio ha messo il piede destro in un avallamento del terreno subendo una torsione laterale che le ha procurato la doppia frattura di un osso del calcagno. Portata all'Ospedale di S. Daniele è stata subito visitata ed operata: le è stata implantata una placchetta metallica che le terrà in posizione corretta l'ossicino per 40 giorni, sino a quando si sarà risaldato. Tanti auguri a Doriana!

Qualcuno ha proposto di chiamare Don Carlo Gervasi per un volo conciliatore ed una benedizione... sarà bene pensarci, magari per la prossima festa di "Libero Sport" o per "Svolà in Bernadia".

Nota aggiuntiva

Bisognerà proprio far benedire decollo ed atterraggio perchè dopo gli ultimi noti incidenti al Pirata, Mauro, Doriana, mercoledì Franco, il nostro presidente, ha fatto una falsa, con vento nullo, nel decollo basso ed a seguito di un

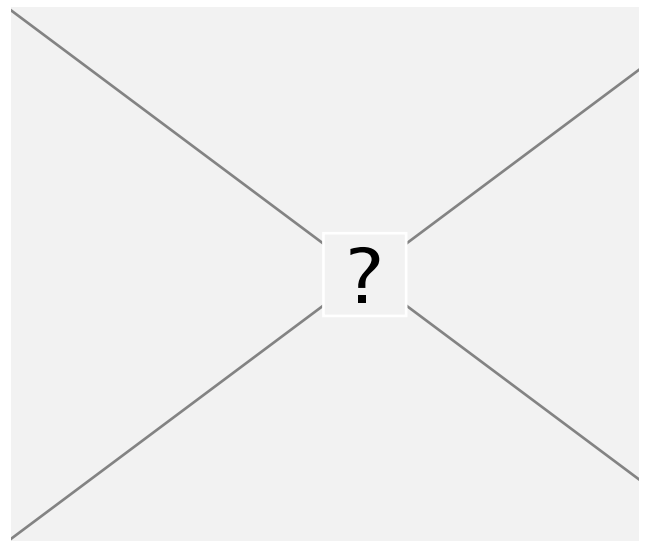
ruzzolone, si è fatto male al ginocchio sinistro! Urge contattare Don Carlo...

Ultimissime!

Anche Morêt, partendo dal decollo alto, ha fatto un ritorno al pendio da brivido: fortunatamente la forte fibra e la giovane età hanno limitato i danni. Qualcuno contatti Don Carlo con urgenza!

... la storia continua...

Sabato 4 agosto, Paolo Miani, in fase di atterraggio da Merlino subisce una chiusura totale della vela con violento impatto al suolo. Fortunatamente la consistente protezione della sua Impress 2 limita i danni ad una forte botta senza conseguenze.





SVOLA' IN BERNADIA

Del Moret

1000 non più 1000.

Il 13 settembre 1999 la luna non si è sdoppiata in seguito ad un'esplosione nucleare, uscendo dall'orbita terrestre. O almeno se lo ha fatto non ce ne siamo accorti.

Io quel giorno feci un doppio a Meduno. Il comandante Koenig (Martin Landau) sopravvisse.

Il mio amore per la dottoressa Helen (Barbara Bain) meno.

Finora tutte le teorie escatologiche hanno fallito, ma ciò non vuol dire che tutte falliranno.

Ed è proprio con questo spirito che si è aperta l'ultima edizione di svolà in Bernadia; la Mayan Edition.

Si è partiti di venerdì con la classica serata di gala, ricca di ospiti illustri in quel di Merlino, tra cui la pompiera, che tanto fece sognare i maschietti allupati.

Menù prettamente sudamericano nelle due varianti; soft e domattina ti ricorderai di me. Classica anche la transumanza post cena verso il gabebo, dove le nuove casse, di una potenza spropositata, proiettavano la

memoria verso la performance tenuta dai Pink Floyd nella laguna veneta.

Nottata di fuoco (fortunatamente solo simbolico quest'anno) dei parecchi campeggiatori, facilmente riconoscibili il giorno successivo grazie alla maschera monoespressiva che portavano sul volto.

Il sabato è stato dedicato al volo, con numerosi doppi grazie soprattutto alla disponibilità di Gigi e del Bimbo, a cui va un sentito ringraziamento.

Un ringraziamento particolare viene rivolto anche al maiale e ai 20 pollo che, offrendosi volontariamente quali vittime sacrificali, hanno preso posto presso la parte superiore della griglia (quella inferiore era occupata da del gpl ardente).

Serata allietata da sardellata alla griglia e birra senza accisa.

La domenica è da sempre giornata di bilancio.

Essendo stata l'ultima edizione ci si aspettava una partecipazione più massiccia a questa classica d'inizio luglio.

Chiediamo ai Maya ci concedano una proroga?

Festa degli Alpini a Musi

Testi Carlo Anzil, foto Vittorio Scubla

Come vuole la tradizione, anche quest'anno la prima domenica di Agosto si è volato sui Musi, in occasione della festa degli Alpini. Pochi ma buoni i partecipanti che con una temperatura decisamente canicolare hanno affrontato il ripido sentiero che da Plan di Tapou porta alle pendici del Monte Cadin dove si trova il bel pendio, perfetto per il decollo in parapendio. Alcuni giorni prima Moreno e Carlo avevano provveduto allo sfalcio dell'area del decollo, che così ora si presenta sgombra da ostacoli di qualsiasi genere. Tutti sono partiti bene, sfruttando le folate di vento frontale provenienti dal fondo valle. Purtroppo i voli non sono stati molto gratificanti a causa delle scarse correnti ascensionali. E pensare che tutti ritenevano di fare dei lunghi voli dopo aver visto il Pirata (decollato per primo) fare una bella quota e dirigersi verso le cime dei Musi. Domenico e Carlo, decollati subito dopo hanno potuto fare solo un po' di esercizio di sopravvivenza, andando avanti ed indietro davanti alle rocce sovrastanti il paese di Musi, prima di atterrare, Domenico senza problemi, Carlo in retromarcia. Nel frattempo anche il Pirata era atterrato ai "Campetti", non senza qualche acrobazia, dove poco prima Marcat aveva fatto un tentativo di decollare da lì per risalire in decollo in volo: tentativo non andato a buon fine così come un altro successivo. Intanto dal Monte Cadin decolla Beppe con un

passaggero e dopo una bella planata atterra in modo perfetto. Si susseguono decolli ed atterraggi di Tiziana, Vittorio e Francois ed i suoi amici francesi. Francois è francese e da un po' di anni viene a passare le vacanze a Cesariis, dove è nata sua suocera, e quest'anno è in compagnia di altri 4 piloti del suo Club che sono saliti anche loro a fare il volo dei Musi. Moreno, si esibisce in un bellissimo volo, unico fra tutti quanti a superare ampiamente le 2 ore di volo e la quota di 2300 metri! Nel primo pomeriggio si vede passare il Baldo che da Gemona va verso la Slovenia: non lo vediamo rientrare ma poi dalla traccia veniamo a sapere che è andato sino a Tolmino, facendo il Nero, è ritornato a Gemona, è andato sino in Frasca ed è atterrato a Gemona: grande Baldo, in una giornata non facile e dove, proprio a Gemona, hanno annullato la gara di Coppa delle Regioni per vento sostenuto da SE.

Domenico, non soddisfatto del volo fatto, quando ha visto Moreno fare quelle quote, è tornato in decollo ed ha fatto un altro volo: anche il secondo volo è stato avaro di termiche e così anche lui è rimasto, assieme a noi tutti, a naso all'in su ad ammirare Moreno.

Il Bio si era adoperato per farci trovare la zona dell'atterraggio con l'erba tagliata, il decollo era in perfette condizioni, mancavano solo un po' di piloti in più!





Nota del traduttore

Questa volta ho raccolto alcuni articoli che cercano di fare il punto sulla situazione attuale delle vele che voliamo. Consiglio di leggere tutti e tre gli articoli nell'ordine presentato per farsi un'idea del come sia opportuno stare bene in guardia nella scelta di una vela di ultima generazione.

- Come dirlo?
- Occhio all'allungamento
- Campanello d'allarme!

Come dirlo?

Redazione di Parapente Mag n° 142

Traduzione di Carlo Anzil

Sì, come dirlo per venire ascoltati, quando un argomento è essenziale ma rischia di non essere preso sul serio? È il ripresentarsi di tanti piccoli episodi... Riceviamo un "grido d'allarme" da parte di Hervé Gabet, istruttore della scuola Plaine Altitude, sbigottito nel vedere dei piloti cominciare a fare dei voli con le mini-vele, senza alcuna formazione... e farsi male. Poi c'è Philippe Lami, il pilota che fa le prove delle nuove vele per la nostra rivista, che dichiara: "al momento il mio problema è che trovo tutto bene, talmente è piacevole volare con queste incredibili macchine". Per timore di passare per uno che ripete sempre le stesse cose ed un guastafeste, Philippe non osa più ripetere ancora ed ancora che queste superbe vele (categoria "D", "C" ed anche "B" alto di gamma) non sono alla portata del primo pilota arrivato, che troppi piloti volano delle vele al di sopra delle loro capacità, che per

volare con questi magnifici bolidi, ci vuole come minimo un buon bagaglio tecnico. Poi c'è una lunga discussione con Marc Boyer, istruttore della scuola Soaring a Luçon. Ritenendo che uno dei suoi clienti non ne fosse all'altezza, Marc gli ha sconsigliato fortemente un EN "C". Il suo cliente ne acquista uno da un'altra parte, si lancia subito in un volo in condizioni termiche... e si schianta sotto vento. Era passato dalla sua vela intermedia ad una "C", direttamente in un volo con termiche robuste... e non ce l'ha fatta. Marc è furioso perché ritiene che le persone che provano le vele e le vendono (categoria delle quali fa parte) non esercitano più a sufficienza il loro ruolo di consiglieri e di "pompieri". Marc condivide in pieno quanto afferma Alexandre Paux nell'articolo "Occhio all'allungamento": il solo vero criterio di sicurezza è il moderato allungamento!

Occhio all'allungamento

di Alexandre Paux da Parapente Mag n° 142

Traduzione di Carlo Anzil

C'è ancora una correlazione fra classe di omologazione e grado di sicurezza? E che dire dell'allungamento dei nostri parapendio? Alexandre Paux, ideatore presso MCC – Aviation e Sky Paragliders, ha le idee ben chiare a questo proposito...



In questi ultimi mesi, gli allungamenti dei parapendio immessi sul mercato, hanno preso l'ascensore! Se la categoria "A" sembra relativamente risparmiata, questa scalata interessa le categorie "B" e soprattutto "C" e "D".

Teniamo presenti le caratteristiche di volo ed i livelli di pilotaggio richiesti dalla norma di omologazione EN 926-2 (vedi tabella).

Da tale classificazione risulta che i parapendio di classe "A" e "B" dovrebbero offrire una buona sicurezza passiva, tanto da poter essere volati da tutti i piloti, compresi quelli in fase di formazione. Mentre quelli di categoria "C" e "D" esigono un solido bagaglio tecnico ed una precisa gestualità.

Sicurezza passiva, pilotaggio attivo...

Le descrizioni delle caratteristiche di volo e dei livelli di pilotaggio richiesti si basano sul grado di **sicurezza passiva** (categorie A, B e C) e sulla capacità a un **pilotaggio attivo** (categorie C e D). Di che si tratta?

Tecnicamente la norma EN 926-2 si limita a garantire i comportamenti descritti nelle condizioni dei test previsti, cioè, soprattutto, in una massa d'aria molto poco turbolenta e sempre che le manovre siano effettuate rigorosamente secondo le procedure previste. Si intende allora per **sicurezza passiva**, la capacità di un parapendio di ritornare al volo normale (volo rettilineo uniforme) a seguito di un incidente di volo o di una manovra del pilota.

Dunque, valutare la sicurezza passiva di un parapendio consiste nel restare passivi ad osservare e quantificare il comportamento del parapendio. Questa è l'ipotesi di lavoro della norma di omologazione per le categorie "A" e "B" (si dovrebbe parlare di sicurezza in caso di comportamento passivo del pilota). Quindi il pilota non deve fare nulla? Per quanto rassicurante possa essere, malauguratamente questa visione delle cose non corrisponde alla realtà. Anche se nella maggior parte dei casi una piccola chiusura frontale o asimmetrica si riapre spesso da sola, addirittura prima che il pilota abbia avuto il tempo per reagire, allorché l'incidente si prolunga un po' più di un secondo, l'ipotesi più probabile è un intervento da parte del pilota... che si spera sia il più adeguato possibile... ma che spesso si rivela approssimativo, fuori tempo o addirittura controproducente! È naturale che si verifichino queste situazioni, dopo una scarica di adrenalina, ed allora il pilota potrebbe agire in modo anche solo un po'

disordinato e mettere la vela "fuori norma", ovvero in una configurazione che non è stata testata dalla normativa.

La stessa cosa vale per il pilotaggio attivo previsto dalla norma per le categorie "C" e "D". In occasione di numerose manovre classificate "C" o "D", il parapendio ritorna spontaneamente in volo rettilineo uniforme, ma con degli angoli di rotazione o/e delle picchiate di grande ampiezza, che evidenziano una più grande aggressività della vela. E se viene richiesto l'intervento del pilota, questo deve essere fatto al momento giusto e con la dovuta gestualità. Perché, anche qui, una reazione anche solo un po' disordinata da parte del pilota, metterà la vela "fuori norma". E non serve certo un errore grossolano per ritrovarsi "fuori norma": ad esempio, un semplice appoggio sui freni (pizzicata) in uscita da uno stallo paracadutale di "B" può impedire al parapendio di riprendere il suo volo rettilineo.

Categoria	Caratteristica della vela	Livello abilità del pilota
A	Parapendio con massima sicurezza passiva e caratteristiche di volo estremamente tolleranti. Forte resistenza ad uscire dal volo normale.	Per tutti i piloti, compresi quelli in fase di formazione
B	Parapendio con buona sicurezza passiva e caratteristiche di volo tolleranti. Media resistenza ad uscire dal volo normale	Per tutti i piloti, compresi quelli in fase di formazione
C	Parapendio con moderata sicurezza passiva e reazioni potenzialmente vivaci alla turbolenza ed agli errori di pilotaggio. Il ritorno al volo normale può richiedere interventi precisi.	Per piloti esperti che sanno gestire situazioni al di fuori del volo normale, che usano il pilotaggio attivo, che volano regolarmente e che sanno cosa vuol dire volare un parapendio con ridotta sicurezza passiva
D	Parapendio con caratteristiche di volo esigenti, con reazioni potenzialmente violente alla turbolenza ed agli errori di pilotaggio. Il ritorno al volo normale esige interventi precisi.	Per piloti molto esperti che sanno gestire tutte le situazioni al di fuori del volo normale, che usano sempre il pilotaggio attivo, che hanno una grande esperienza di volo in condizioni turbolente, che comprendono ed accettano tutte le implicazioni di volare un tale parapendio.

Simulazioni e realtà...

Che differenza c'è fra le manovre d'omologazione e gli incidenti in volo reale? Risposta: quasi tutto!

1. Innanzitutto le condizioni di volo, poco turbolente per effettuare i test di omologazione (per far sì che sia il pilota a provocare la chiusura e non la chiusura a sorprendere il pilota, differenza della taglia in quanto a coerenza con la massa d'aria ed all'effetto sorpresa).

2. La varietà limitata di ogni singola manovra eseguita dal pilota in fase di omologazione (esempio, chiusura asimmetrica al 50%: parapendio stabilizzato in volo rettilineo, comando rilasciato e fissato alle bretelle dal lato chiusura, chiudere la vela in maniera asimmetrica fra il 45% ed il 50% del bordo d'attacco con un angolo di 45° in rapporto all'asse longitudinale) contrapposta alla infinita creatività di una turbolenza per modificare la forma e la posizione di una vela soffice.

3. L'abitudine del pilota di omologazione, super-allenato, a restare neutro nella selletta, in posizione seduta, e pronto ad intervenire al momento giusto con buon sincronismo. Nel volo reale abbiamo un pilota stressato dall'incidente che agisce di riflesso alle sollecitazioni.

4. La natura stessa della manovra, a seconda che essa sia provocata dal pilota o causata da una turbolenza, in volo di omologazione o in modo improvviso durante un volo reale.



Ma allora, a che serve l'omologazione?

È fatta per proteggere i piloti, ma rispecchia un punto di vista ottimistico ed in gran parte è priva di fondamento. Una conoscenza approfondita del piccolo mondo del parapendio mostra che la norma è innanzitutto uno strumento al servizio dei costruttori:

Per motivi giuridici.

Anche se la Norma non ha la forza di una legge serve pur sempre a provare che il fabbricante ha fatto ciò che era in suo potere per garantire una sicurezza in conformità alla norma in vigore (sempre che il parapendio in causa sia identico al campione testato, e questo tende già a diminuire la sua responsabilità).

Per motivi di marketing.

Così il costruttore può sbandierare i risultati ottenuti per promuovere i suoi prodotti.

Per motivi tecnici.

Perché un gruppo di 23 manovre gli permette di marchiare il suo prodotto come conforme ad uno standard. In effetti si può discutere sul fatto che una manovra provocata rispecchi esattamente quanto succederà in condizioni di volo reale, ma non si può certo contestare il fatto che una vela che si rimette spontaneamente in volo lineare, dopo una manovra provocata, ha un comportamento migliore di quella che non lo fa!

L'omologazione rappresenta dunque un eccellente strumento per i fabbricanti di parapendio, ma i piloti dovrebbero considerarla con occhio più critico. Una buona omologazione può evidenziare un fattore di sicurezza... ma non è una garanzia, né un lasciapassare per avventurarsi in territorio nemico.

Il criterio fondamentale di sicurezza

Ma allora, esiste un criterio di sicurezza inconfutabile? Sì, questo criterio esiste ed è pure riconosciuto all'unanimità da parte di tutti i costruttori! E qualsiasi pilota lo capisce subito, ma è di una tale chiarezza che viene regolarmente passato sotto silenzio. Questo criterio fondamentale per la sicurezza, è il moderato allungamento. È per questo motivo che nella gamma di tutti i costruttori, è presente una vela di accesso alla pratica del volo, a basso allungamento, spesso al di

sotto di 5, per poi arrivare addirittura a 7 ed oltre, per le vele da competizione.

Servirsi del marketing per affermare che il progettista è talmente geniale da realizzare dei modelli ad alto allungamento senza dover fare delle concessioni a livello sicurezza, è una castroneria bella e buona perché è evidente che è vero proprio il contrario! In altre parole, se lo stesso progettista, dotato della stessa genialità, si fosse accontentato di un allungamento più contenuto, il livello di sicurezza del prodotto sarebbe stato indiscutibilmente migliore!

Conclusioni

Per un numero sempre crescente di vele immesse sul mercato, la classificazione ottenuta all'omologazione non corrisponde più né alla descrizione delle caratteristiche di volo, né a quella dei livelli di pilotaggio richiesti dalla norma EN 926-2. In effetti, chi può credere che un parapendio con allungamento di 5,9 o 6 sia destinato "a tutti i piloti, compresi quelli in fase di apprendimento"? Un tale parapendio risponde tecnicamente, punto per punto, a quanto richiesto dalle esigenze previste dalle manovre della norma, quando sono effettuate in maniera rigorosa da dei piloti professionisti in condizioni poco turbolente, ma sarà troppo difficile da gestire in condizioni turbolente da parte di piloti amatoriali.

Un parametro essenziale per la sicurezza, riconosciuto da tutti, è stato messo da parte: il moderato allungamento!



Campanello d'allarme!

di Alexandre Paux da Parapente Mag n°143
traduzione di Carlo Anzil

L'articolo di Alexandre Paux sull'allungamento ha suscitato molte reazioni positive. Alexandre desidera ritornare sull'argomento e suonare ancora il campanello d'allarme!

Pochi mesi or sono Parapente Mag ha pubblicato un mio articolo (vedi "Occhio all'allungamento") nel quale esprimevo l'idea che il mercato del parapendio si stava muovendo in direzione contraria alla sicurezza dei piloti praticanti il volo per divertimento. Affermavo anche che TUTTI gli operatori coinvolti nel mercato del parapendio erano responsabili di questa evoluzione: fabbricanti, riviste specializzate, rivenditori professionisti, piloti... Anche la redazione concordava sul fatto che i fabbricanti, che si danno battaglia in una concorrenza spietata, hanno certo la loro parte di responsabilità, così come le riviste di settore. Si ammetteva che è certamente difficile, per un rivenditore, inquadrare troppo brutalmente il cliente-pilota nel suo reale livello di pilotaggio, al momento dell'acquisto di una nuova vela. Ma questo benedetto pilota ha delle valide scusanti, perché si tratta di un essere innocente, non abbastanza preparato per giudicare il grado di sicurezza di un parapendio, e deve fatalmente rimettersi al giudizio dei laboratori che effettuano i test, alle notizie diffuse dai fabbricanti, alle prove apparse sulle riviste, al parere dei professionisti... Anche se, in Francia, i giovani hanno la possibilità di iniziare a volare in parapendio molto presto, i piloti sono, nella stragrande maggioranza, già svezziati e per la maggior parte adulti! Secondo le statistiche, la loro età media supera abbondantemente i 40 anni. Il pilota-lettore non è dunque un implume uccellino caduto dal nido e pronto a

credere a tutto, ma un individuo maturo con una certa esperienza della vita!

D'altra parte, la storia recente è ricca di insegnamenti che ci fanno ben comprendere come un individuo che sa pure ben ragionare, è, quando si presentano determinate circostanze, non solo disposto, ma addirittura avido di farsi infinocchiare! Nell'affare Madoff, i clienti non erano certo degli sprovveduti giocatori in borsa, ma delle persone, delle banche, delle società che gestivano dei portafogli di svariate centinaia di milioni. Eppure è stato sufficiente ispirare loro fiducia e lusingarli, facendoli credere che avrebbero fatto parte di una élite privilegiata, per far loro accettare, senza esitazione, di ritenere che una performance così esorbitante poteva essere ottenuta senza alcun rischio.

Il confronto, fra l'affare Madoff ed il mercato del parapendio degli ultimi due anni, è impressionante. Basta sostituire le parole "Nasdaq, Wall Street e J. P. Morgan" con "EN, DHV e LTF" per conquistare la fiducia, illudere l'interessato sulle sue reali capacità di pilotaggio e presentargli il massimo delle performance con il minimo rischio.

Né le regole dell'alta finanza, né quelle della fisica aeronautica hanno subito degli importanti cambiamenti negli ultimi due anni. E così, in finanza, è ancora valido il fatto che un rendimento sicuro non può, nel lungo termine, essere superiore di 10 punti rispetto al tasso di base, così come un parapendio sicuro non è mai quello dove i parametri tecnici sono stati spinti all'estremo.

“Se tendi troppo la corda, essa si spezza. Se non la tendi abbastanza, essa non vibra...” (lezione del maestro di musica nella tradizione buddista). La fisica impone dei limiti che solo la poesia e la filosofia permettono di capire. C'è voluta la mente di un sognatore, Albert Einstein, per concepire che la velocità della luce non può essere superata. Ci sono voluti miliardi di investimenti, una installazione faraonica, delle strumentazioni all'avanguardia della tecnologia, centinaia di ingegneri ed anni di lavoro perché il CERN si rendesse ridicolo agli occhi del mondo intero pretendendo che dei neutrini avessero viaggiato da Ginevra a Roma, attraversando la crosta terrestre, ad una velocità superiore a quella della luce. Ancora una volta, persino i grandi specialisti del CERN non si sono accorti del loro errore che troppo tardi, talmente avevano voglia di crederci. La cieca fiducia nella “tecnica” e l'importanza del risultato (smontare la teoria di Einstein) hanno nascosto il rischio di un annuncio prematuro, con conseguente perdita di credibilità.

Se persino gli specialisti della finanza ed i fisici si fanno prendere in giro nei loro campi di competenza, che possibilità ha un parapendista qualunque di valutare correttamente la sicurezza di un parapendio?

In realtà le possibilità sono abbastanza elevate... purché si ponga queste domande:

Per quale motivo la nuova vela è più allungata del modello precedente? Per aumentare le sue performance o per aumentare la sua sicurezza? L'allungamento elevato è un indice di sicurezza? E se sì, perché i costruttori fanno delle vele scuola con basso allungamento?

Per quale motivo il fascio funicolare del nuovo modello è più rado di quello precedente? Per aumentare le sue performance o per aumentare la sua sicurezza? La riduzione del fascio

funicolare può migliorare la sicurezza? E se sì, allora perché i costruttori non presentano dei “2 linee” per l'omologazione in classe “A”?

Perché il tessuto della nuova vela presenta diversi punti di irrigidimento? Per aumentare le sue performance, per sopperire agli effetti negativi di sospensioni insufficienti, o per aumentare la sicurezza? La presenza di elementi rigidi o semi-rigidi nella vela di un parapendio, comporta per sua natura un aumento della sicurezza? E se sì, come mai i costruttori ne fanno un uso parsimonioso sui modelli destinati ai debuttanti mentre ne usano ed abusano sui modelli performanti?

È chiaro, qualsiasi pilota è in grado di porsi queste semplici domande e di trovare le giuste risposte.

Quando un costruttore afferma che il nuovo modello, più allungato, con una linea di cordini in meno ed un bordo d'attacco che non si deforma, grazie a dei nuovi elementi di irrigidimento, è... più sicuro del modello precedente, la reazione normale è di avere dei seri dubbi sulla veridicità di tale affermazione.

Fortunatamente una seria riflessione è già cominciata, sia da parte dei responsabili dei laboratori dei test, sia da parte dei membri dell'associazione dei costruttori (PMA). Delle proposte che mirano, ad esempio, a porre un limite massimo all'allungamento, in base alla categoria di omologazione, sono già state formulate. Alcuni fabbricanti cominciano a fare marcia indietro, per quanto riguarda l'irrigidimento del bordo d'attacco...

Evidentemente sarebbe auspicabile che i costruttori si auto-imponessero di ritornare spontaneamente a delle caratteristiche tecniche compatibili con lo spirito di base delle omologazioni. Ma se questo non dovesse verificarsi, si può scommettere che verranno introdotte delle nuove regole per cercare di contrastare gli effetti perversi

Sfortunatamente una nuova regolamentazione impiega molto tempo per divenire operativa e sarà comunque incompleta, intanto i piloti non dovranno mai essere dispensati dall'avere una visione critica, ma salutare, riguardo all'evoluzione dei materiali.

E per finire ricordiamo che il mercato è il più formidabile dei calmieratori e che **sarà sufficiente che una parte significativa dei piloti ammettano che essi volano soprattutto per il puro piacere di volare, senza alcuna pretesa di alte prestazioni, perché i costruttori siano obbligati a sviluppare delle vele a loro congeniali.**

Siete stanchi di leggere?????

PAUSA CAFFE'



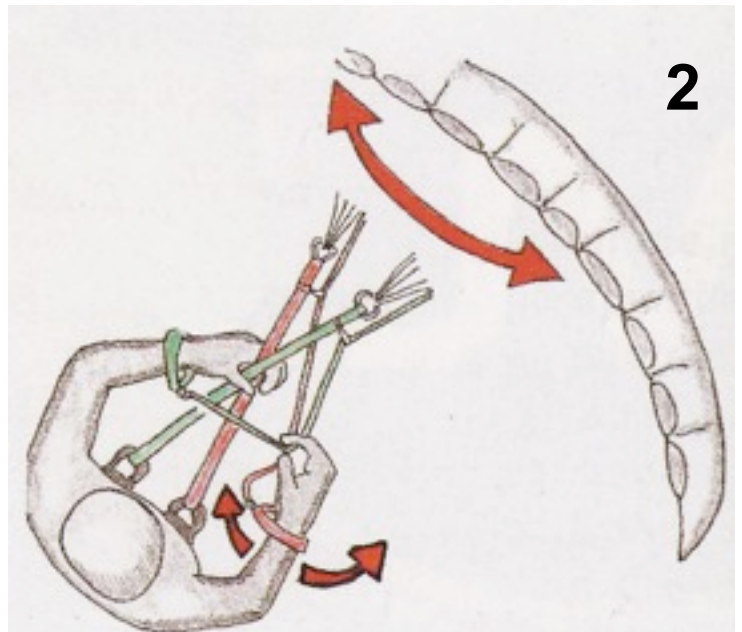
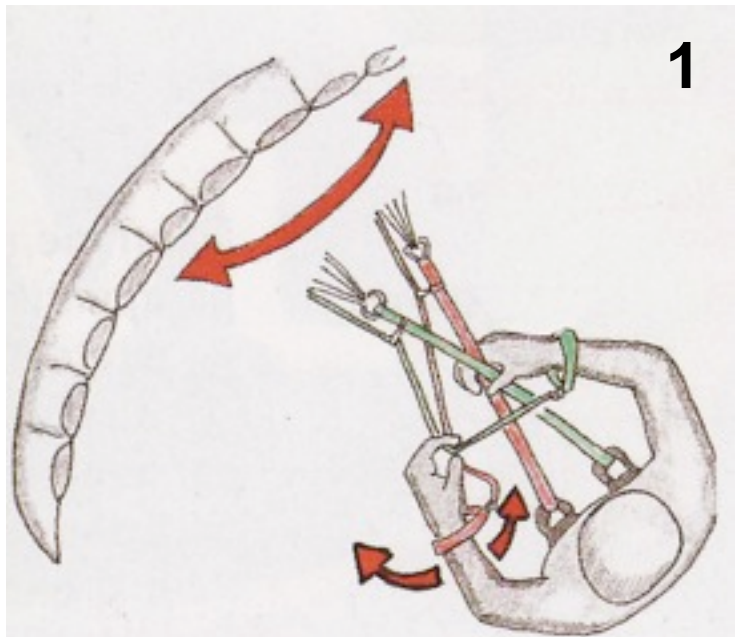
Gonfiaggio “alla francese”

Da Parapente Mag n° 141

Traduzione di Carlo Anzil

Chi non ha dovuto riprendere varie volte l'alzata della vela, durante un gonfiaggio “faccia alla vela”, quando questa sbanda e bisogna correggere o, se non si riesce, ricominciare tutto da capo? Per chi non la conosce ancora, ecco qui una tecnica che consente la salita verticale della vela. E funziona molto bene anche con vele molto allungate, dal pre-gonfiaggio al suolo sino all'involo. Che ci si giri in senso orario o anti-orario, che si sia destrorsi o mancini, si tratta di prendere in una sola mano le due bretelle dei cordini anteriori e tenere nell'altra mano i cordini di entrambi i freni, come mostrato in figura (guardare la figura “giusta” a seconda di che parte ci si gira). Mentre una mano tira e solleva un po' le 2 “A”, l'altra mano, tenendo in basso entrambi i cordini dei freni, permette di dirigere, correggere, rallentare le sbandate e le accelerazioni della vela, con precisione ed efficacia, come se si usasse il volante di una vettura, spostando la mano bassa, quella con i freni, su di un arco di circa 45° sia a destra che a sinistra. Per ottenere il massimo dell'efficacia, le correzioni vanno fatte non appena la vela accenna ad andare dove non vogliamo.

Se non l'avete già adottata, esercitatevi a terra per impadronirvi di questa tecnica di gonfiaggio controllato. Posizionatevi volutamente fuori centro della vostra vela per giudicare l'efficacia del metodo. Non abbiate paura, la forza di una sola mano è più che sufficiente per alzare la vostra vela, anche con vento sostenuto, mentre l'altra mano assicura il pilotaggio. È così efficace e rassicurante che non ne potrete più fare a meno. E poi, se tutto va proprio storto, potete sempre raccogliere la vela a fiocco e ricominciare!



La figura “1”, mostra la posizione per chi si gira in senso orario, la “2” per chi si gira in senso anti-orario: questi disegni sono molto più chiari di tutte le parole fin qui spese. Altro vantaggio, che con le maniglie dei freni infilate sui polsi, quando ci si gira e si decolla, si è certi di avere i freni in mano!

Non esitate a dirmi cosa ne pensate, una volta adottato questo metodo. Buoni gonfiaggi pilotati “faccia alla vela”.

Jean-Jacques Maynard e-mail:

jeanjacques.maynard@sfr.fr

Tecnica di discesa rapida con le "C"

Testo di Noël Bertrand da Parapente + settembre 2011
Traduzione di Carlo Anzil



Questa tecnica consente una discesa rapida affidabile volando i nuovi profili performanti, con più di 6,5 di allungamento, indipendentemente dalla marca.

Quando ho fatto i test del Peak 2 mi sono trovato di fronte al problema di come scendere rapidamente. A questo proposito, Niviuk ha sviluppato una nuova tecnica di discesa rapida, ora ben spiegata anche nel manuale di volo delle sue vele.

Perché si fanno?

Questa tecnica di discesa rapida è stata inventata dai piloti del team Niviuk nel 2009 per i prototipi da competizione che non potevano più fare le orecchie a causa del diminuito numero di cordini e del forte allungamento.

Anche sulle vele omologate, con i profili performanti, utilizzate oggi giorno con 2 o 3 linee ed un centraggio leggermente arretrato rispetto alle ali standard, risulta sempre più difficile, o addirittura impossibile, scendere facendo le orecchie.

In effetti le orecchie provocano una notevole scia parassita con un conseguente rallentamento della velocità all'aria che può portare sino allo stallo: questo mi è capitato!

Per questo, sui profili di ultima generazione, è sempre consigliato utilizzare l'acceleratore quando si fanno le orecchie. Ed ancora, con l'arco pronunciato dei profili attuali, le orecchie non si fanno più con un semplice arrotolamento del bordo d'attacco su sé stesso: è una porzione importante di tessuto che scende, si schiaccia contro i cordini e tende a flappare o sbattere il che non fa altro che aumentare ancor più la resistenza dovuta alla scia parassita e può arrivare a destabilizzare completamente la macchina.

Per tutte queste ragioni, Niviuk consiglia l'utilizzo delle "C"3, sulle vele con tre linee, e quello delle "B"3, sulle vele con 2 linee, ottenendo così di scendere altrettanto facilmente che con le orecchie. Questa tecnica non mette l'ala in situazione di rischio di stallo paracadutale, come può avvenire con le orecchie, visto che si conserva una sufficiente velocità di volo.

Come si fanno?

Innanzitutto bisogna individuare sulle bretelle le "C"3 (o "B"3 sui due linee), afferrarle saldamente il più in alto possibile e "tirare" con decisione verso il basso: in pratica è la stessa procedura che si fa con le "orecchie". In questo modo gli "stabilo" si appiattiscono all'indietro, l'ala si piega leggermente ad arco verso il bordo d'uscita ed il tasso di discesa comincia ad aumentare toccando – 5 – 6 m/s. Quando si fa questa manovra, la prima sensazione la si sente sul viso ed è una diminuzione del vento relativo; poi si percepisce un leggero arretramento della vela. Finito questo effetto "altalena", la vela riacquista velocità mettendosi su di una traiettoria più inclinata e poi si stabilizza. Per

girare si usa lo spostamento del peso, proprio come con le orecchie.

Provare!

Questa tecnica permette una discesa rapida affidabile, volando i nuovi profili performanti, con più di 6,5 di allungamento, indipendentemente dalla marca. Niviuk consiglia di imparare questa manovra belli alti, in un sito sicuro e di rilasciare subito le bretelle se la sensazione che si ha non è gradita.

È una tecnica nuova, sperimentata, che dà dei risultati molto soddisfacenti per perdere quota velocemente e senza rischi. Un po' di esercizio è necessario per familiarizzare con la figura.

ASD Adventure **Aviano-Piancavallo 2012** Flying club

FESTA DEL VOLO

Domenica 16 Settembre

**Gara di precisione
e
Gara di resistenza**

Programma:

- ore 9.00 iscrizioni gara di precisione (centro)
iscrizione alla gara di resistenza (vince l'ultimo che atterra)
- ore 10.00 inizio risalite in decollo con bus navetta.
- ore 16.30 chiusura decolli per la gara di resistenza.
- ore 19.00 premiazioni

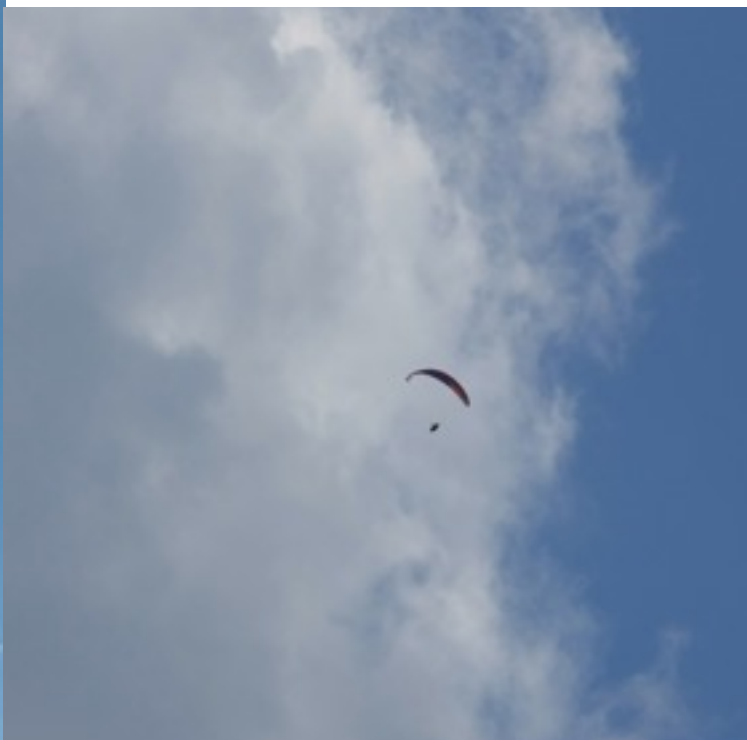
Regalate o regalatevi un volo... Durante la giornata avrete la possibilità di provare un volo in Parapendio Biposto.

Giornata organizzata in collaborazione con il ristorante "Le Masiere" in cocomitanza con "la giornata dello Sport". info@lemasiere.it

Aviano (PN) atterraggio "Parco Delta" lungo la statale Pedemontana.

PARAGLIDING TANDEM FLIGHT
and Adventure Tandem Team

meeting per parapendio e deltaplano



TOP SULLA
MARMOLADA

