

An aerial photograph of a vast, snow-covered mountain slope. The snow is marked with numerous tracks from skis and snowboards. In the lower right, a person is paragliding with a colorful, rainbow-striped canopy. Long shadows of trees and structures are cast across the snow from the left, indicating a low sun position. The entire image is framed within a white triangular shape pointing towards the top right.

# NOTIZIARIO 126

- CRONACHE DAL MONDO DEL VOLO LIBERO
- SCIIVOLATA2013
- MONTE ROSSO
- IMPARARE A VOLARE IN CONFIDENZA
- SHARK NOSE: NASO DI SQUALO
- QUATTRO CHIACCHIERE IN OSTERIA





## CRONACHE DAL MONDO DEL VOLO IN FRIULI

Il 2012 si è chiuso con gli esaltanti risultati del Bimbo, che in Brasile ha volato per oltre 430 km, e di Nicole che dopo aver vinto a Bassano il titolo femminile di Campione d'Italia, ha consolidato la sua posizione di miglior pilota rosa del momento, aggiudicandosi in Francia il titolo di Campione d'Europa. Il 2013 non poteva iniziare in modo migliore con Nicole che è andata a vincere in Colombia la Superfinale di PWC: brava Nicole, continua a farci sognare!

Per quanto riguarda le manifestazioni a livello locale, dobbiamo rimarcare ancora una volta la bella

giornata di Capodanno, quando la meteo clemente ha consentito a 25 piloti di decollare dalle pendici del Monte Cadin, nella catena dei Musi, e volare a lungo in condizioni eccellenti.

Dice il proverbio "Chi ben comincia è già a metà dell'opera"... speriamo sia di buon auspicio per questo nuovo anno.

Il mese di gennaio è stato un po' avaro di buone giornate per il volo, ma molti piloti sono comunque riusciti a staccare i piedi da terra e fare anche dei discreti voli. Ci sono state delle occasioni di incontro sia sui campi di volo che in serate dedicate a temi tecnici. Una bella giornata

di volo si è rivelata l'ultima domenica di gennaio quando una sessantina di piloti si sono ritrovati a Forni di Sopra per la tradizionale SCIIiVolata: anche in questa occasione una meteo favolosa, con temperature gradevoli, ha permesso a volatili ed accompagnatori di passare una giornata in allegria all'aria aperta. In altra parte del notiziario potete leggere la cronaca della festa con alcune delle tante foto scattate; sul sito del CFP il Baki ha postato un filmato veramente ben fatto, che vi invitiamo a guardare.

Dal lato “serate” è risultata molto interessante quella tenuta da Damiano Zanocco, da Willy a Gemona, sulla meteorologia, dove ha spiegato, con la sua grande competenza e chiarezza d’esposizione, i due fenomeni associati di Stau e Foehn: due giorni dopo abbiamo potuto convalidare sul campo quanto da lui esposto! Tempismo perfetto e conoscenza fatta con i suddetti fenomeni.

Altro appuntamento “storico” quello del volo di S. Valentino, a Gemona, con il prologo della benedizione delle vele nella chiesetta di Godo. Una splendida giornata di sole, con ottime condizioni di volo, ha consentito ad una decina di delta ed oltre 50 para, di colorare il cielo sopra la sagra di S. Valentino divertendosi ad effettuare atterraggi di precisione per aggiudicarsi il trofeo della gara di “Centro”. Alcuni “Legionari” viste le ottime previsioni meteo, hanno deciso di dedicarsi ai voli di Cross, utili per il “Bernadia Yrophy”, senza tener conto che i migliori voli si sarebbero comunque fatti

partendo dal Monte Quarnan: Baldo e Magro docent!

La primavera è stata quanto mai deludente, con poche giornate volabili e tanta, tanta pioggia. L’inizio dell’estate è stato per lo meno accettabile anche se non si sono riscontrate partiolari “giornatone”; ma quelle che sono arrivate hanno visto tutti i piloti scatenati in voli interessanti.

La tradizionale festa di “Svolà in Bernadia” ha visto i fedelissimi “Legionari” passare due giorni divertendosi e dormendo in tenda, o in macchina, con inevitabili dolorini postumi... gli anni passano!

Agli inizi di luglio sul lago di Cavazzo, a cura di “Volo Libero Friuli”, si è svolto “Acromax”, gara di volo acrobatico, che ha visto l’arrivo dei più forti piloti mondiali di questa specialità. Si è anche disputato il campionato italiano che ha visto al primo posto il giovane Donini (17 anni): figlio di tanto padre si farà sicuramente notare anche in futuro!





# Sciiivolata 2013

Testo di Carlo; foto di Baki, Carlo, Vittorio

Un altro degli appuntamenti “storici” del volo in parapendio nel Friuli, ha visto i piloti di questa disciplina ritrovarsi in pieno inverno nell’incantevole paesino di Forni di Sopra, nel cuore delle dolomiti friulane. La meteo è stata particolarmente favorevole, per questa edizione, regalandoci una splendida giornata di sole, temperature gradevoli e poco vento: si poteva stare fermi al sole senza soffrire minimamente! L’appuntamento era fissato per le 10 del mattino presso la baita “Zwar” sui campetti di Cima-cuta, ma molti (Baldo, Warner, Dorian, Dario, i Guglione, ecc.) erano già sulle piste da sci sin dalle 9 del mattino per sfruttare al massimo la giornata, prima sciando e poi volando. Aperte le iscrizioni oltre cinquanta piloti si sono subito prenotati per partecipare alla festa, salendo al decollo con le seggiovie del Monte Varmost che anche questa volta, grazie alla preziosa collaborazione della Promotour, hanno permesso a tutti di effettuare quanti voli desideravano. Ancor prima di vedere scendere i primi parapendio dal Clap Varmost, tre parapendio a motore hanno preso il volo decollando dalla zona

atterraggio: si trattava di alcuni amici del Gruppo “Il nido delle Streghe” di Cercivento che hanno pensato bene di animare l’inizio di giornata con i loro mezzi volanti. Un grazie anche a loro per la partecipazione.

All’atto dell’iscrizione veniva distribuita una porzione di “Amaro Tosolini” gentilmente offerta dalla omonima Distilleria, per riscaldare un po’ il corpo visto che in decollo inizialmente la temperatura era sotto zero. Morêt ha aperto le danze involandosi tra i primi dalla pista a noi appositamente riservata, seguito a ruota da Lisa, giunta dalla provincia di Padova, assieme ai Codello di Vicenza. Subito dopo sono partiti il Blond e Rugi, con le vele da doppio, portando in volo due passeggeri che sono rimasti colpiti dalla bellezza del panorama oltre naturalmente dall’emozione del primo volo! La stessa emozione è stata provata dal passeggero di Paolo Rigato che ha fatto anche lui un doppio ma più tardi. Il vento in decollo era debole, se non nullo, e quindi era necessario partire decisi, dando un bell’impulso alla vela, correndo veloci per staccarsi dal pendio.



Ci sono state alcune false ma non ci sono stati particolari problemi, a parte il decollo di Dario che, dopo aver dato assistenza a molti piloti, si è ritrovato a partire fra gli ultimi, con un po' di vento discendente che lo ha costretto ad abortire il decollo per ben due volte, costringendolo a risalire faticosamente il pendio innevato, senza nessuno che gli desse una mano... mi sa tanto che la prossima volta parte prima!

In pratica dalle 12 alle 15 i decolli si sono susseguiti ininterrottamente colorando il cielo blu di Forni con tante vele variopinte. In atterraggio c'erano cinque scatole rosse, disposte in una ristretta zona, che bisognava cercare di colpire prima di toccare terra. Sembrava facile, ma non lo era poi così tanto, visto che le cinque scatole sono sì state tutte colpite, ma con un po' di fatica e solo a fine giornata, quando le piccole bolle ascensionali, presenti nel fondo valle, sono scomparse, consentendo atterraggi di precisione. Per la cronaca hanno colpito le scatole, con

molta delicatezza, Tiziana del C.F.P. ed Erik del Monte Carso; con molta energia e perfetta mira, Baldo di Ali Libere Gemona, Max Degan del C.F.P. e Manuel Codello del Feltre P.D.C.. Gli atterraggi sono stati alcuni perfetti, altri divertenti, molti fantasiosi, alcuni con "tuffo" nella neve, altri con SciiiVolata... tanto per non smentire il nome della manifestazione: da notare che la scivolata alcuni l'hanno fatta con gli sci, alcuni con il fondo della selletta! Una menzione a parte spetta a Roberto Codello, per il suo volo con la "Spiruline", vela da Speed Fly molto veloce, gestita benissimo anche nella delicata fase di atterraggio, ed al Bimbo per la sua bellissima "Ground Spiral" con bandella nella neve e pilota ben sopra la mediana della vela: grande Bimbo! Il Baki ha rispreso il tutto e ne ha fatto un bel filmato, montandolo assieme a tanti altri bei momenti della festa. Ed appena atterrati, i piloti trovavano ad attenderli un bicchiere di buon vin brulé caldo, caldo preparato dai due "Legionari" Morêt e Toso.





Alla fine dei voli ritrovo generale sotto i gazebo, a fianco della baita Zwar, per un rinfresco, preparato da Monica in modo ineccepibile, comprendente piatti freddi ma anche cibi caldi, alcuni addirittura a base di pesce, e per la consegna dei premi collegati alle scatole rotte. I “rompiscatole” hanno vinto due paracadute anti-G della Ozone (gentilmente offerti da Aire Cornizzolo), un buono cena per due persone presso Agriturismo “I Comelli” a Nimis, due bottiglie di prelibata Grappa “Most” dei Tosolini. Inoltre sono stati estratti a sorte innumerevoli premi, magliette e portachiavi C.F.P., oltre a doni goderecci, offerti dagli sponsor Agriturismo “Merlino” (ottimo il loro Ramandolo) ed “I Comelli” con del vino superbuono, che hanno toccato un po’ tutti gruppi intervenuti.



Come già detto da Vicenza sono arrivati i Codello con Lisa Gobbato e Franco Spada; da Verona, Mattia Gasparini, anche per trovarsi con la morosa; da Aviano, Dino Tonizzo, Luca Piovesan, Alessandro Severin, Michele Coppe e Michele Cipolat; una dozzina quelli del Monte Carso, ma senza “nonno” Tullio, che a causa di un guasto al mezzo di trasporto, è stato costretto a rinunciare alla trasferta; il “Blond”, “Rugi”, Carlo De Biaggio, Fabio Rizzi e Carlo Ridolfo del Volo Libero Friuli; tanti quelli di Ali Libere Gemona e naturalmente i più numerosi quelli del Centro Friulano Parapendio.

Che dire, la migliore edizione della SciiiVolata organizzata qui a Forni, complice una meteo eccezionale e per la nutrita partecipazione di tanti piloti. Grazie a tutti ed arrivederci a domenica 2 febbraio 2014





# MONTEROSSO

Monterosso a Mare:  
16 -17 febbraio 2013.  
Viene riproposta la  
festa di volo in  
parapendio, interrotta  
da un po' di anni,  
vuoi per l'alluvione  
del 2011, vuoi per  
altri vari motivi.  
Carlo sparge la voce e  
raccoglie le adesioni  
per partecipare al  
meeting,  
Si forma così un bel  
gruppo di 7  
parapendisti dal  
Friuli: Carlo, Franco,  
Vittorio, Claudio,  
Doriana, Mauro,  
Ester e 2 dal Veneto:  
Giorgio e  
Massimiliano.  
Ma ahimè, Carlo  
all'ultimo momento,  
causa influenza, non  
può  
partecipare. Il gruppo  
si organizza per la  
partenza, con il  
dispiacere di lasciare a  
casa il capogruppo  
nonché  
l'organizzatore  
dell'iniziativa... Ed  
allora, via che si va!  
Sabato 16 febbraio  
ore 5.45 partenza da  
Udine, in una  
macchina Claudio,  
Franco, Vittorio,  
Doriana; un'altra  
macchina parte da  
Gemona con Mauro  
ed Ester; entrambe si  
fermeranno in Veneto  
per caricare Giorgio e  
Massimiliano.

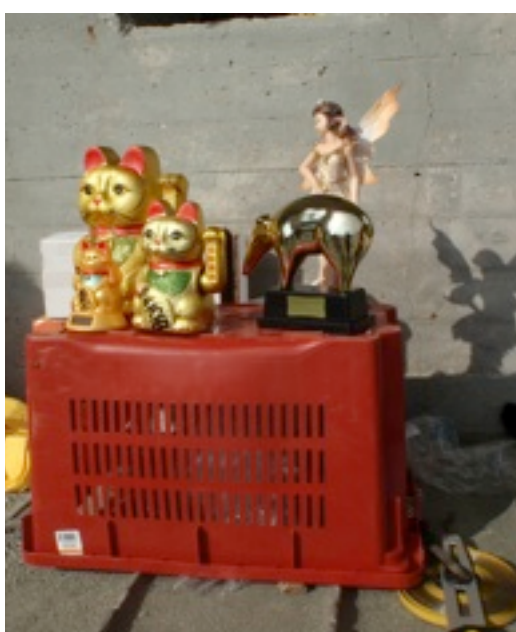
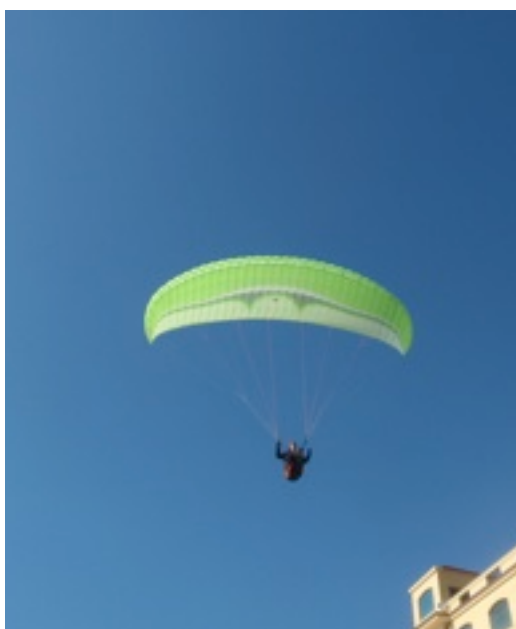




Il viaggio è lungo ma la compagnia è allegra e la strada scorre veloce sotto le ruote delle nostre auto.

Alle 12 circa, anche con l'aiuto del navigatore satellitare di Franco, arriviamo in decollo ed ammiriamo il panorama delle Cinque Terre: il mare, la montagna, la spiaggia con l'atterraggio, tutto molto bello, specialmente per quelli del gruppo che non erano mai stati in questo luogo.

L'organizzazione aveva messo a disposizione delle stanze in un convento poco distante dal decollo. Prima del volo si va al convento e troviamo sistemazione in una stanza con 4 letti a castello, così tutto il gruppo sta in una camera; si sistemano i bagagli e si dispongono sul tavolo i dolci per la colazione, fatti da Marta e Doriana... ma manca il goloso della compagnia Carlo! Piccolo giro intorno al convento per ambientarci e poi su in decollo, dove già si è formata una bella coda, visto che lo spazio è poco e bisogna decollare uno alla volta. La giornata non è delle migliori, tutti andiamo in volo e facciamo poco più di una planata... ma se ci fosse Carlo!!!





Atterrati e recuperata una macchina, si decide di fare un giro in paese per bere l'aperitivo e far passare l'ora che ci separa alla cena, che è in preparazione nella cucina del convento, per tutti i partecipanti alla giornata di volo. Trovato un bel locale, assaggiamo il vino della zona, mangiamo degli stuzzichini, ci facciamo due risate e quattro chiacchiere ed è ora di risalire al convento. Una macchina monovolume, 8 vele, 8 persone... sistemazione tipo "tetris", uno sopra l'altro, compressi e "vicini, vicini"; ci si guarda ed un pensiero scorre nelle menti... Meno male che non c'è Carlo, altrimenti non ci stavamo... Così ben stipati arriviamo al convento dove ci aspetta una deliziosa ed abbondante cena, preparata dagli organizzatori, con il contributo dei partecipanti. Ci ritroviamo con gli altri parapendisti e passiamo la serata mangiando, bevendo e chiacchierando... poi tutti a letto: domani si vola! Sveglia presto!!! Si fa per dire: il gruppo si mette in moto alle 9; coda in bagno, colazione con i dolci



portati da casa, carico dei bagagli in macchina, caffè al bar, rituale foto di gruppo con autoscatto e siamo pronti. Ore 11 cosa si fa?

Decollo o atterraggio? Dubbio subito dissipato perché tra le fronde degli alberi si intravede un parapendio in volo, ed allora decollo!.

Così in pochi minuti si arriva e ci si prepara per il volo. La giornata sembra promettente, i pochi già in volo sono sopra le nostre teste, il vento è

giusto ed un bel sole riscalda l'aria, PERFETTO, ed oggi c'è anche la gara di centro.

Ma, errore di valutazione, il volo non è un granché e tutti atterriamo subito con Massimiliano e Claudio che arrivano vicino al centro. C'è tempo per un altro volo! Su veloci in decollo con un taxi... e per alcuni di noi è la decisione vincente: Franco, Mauro, Ester, Massimiliano, Giorgio fanno quota e si godono uno splendido volo in uno scenario da favola. Gli altri aspettano, ma Franco via radio

avverte che il vento in atterraggio è cambiato ed è meglio non decollare.

Così si recuperano le auto e si va giù in spiaggia, dove il gruppo si riunisce in attesa delle premiazioni: Massimiliano si è ben piazzato (2° o 3° non mi ricordo).

Per ravvivare l'attesa, Dorian e Ester catturano l'attenzione con una PAZZIA... Tolti gli indumenti pesanti corrono verso il mare e si fanno un bel bagno FREDDDDDDOOOOO... tra gli sguardi stupiti di tutti i presenti: non c'è che dire, due donne coraggiose...ahahahah...

Fatte le premiazioni salutiamo organizzatori e partecipanti: bisogna partire, la strada è lunga per ritornare a casa.

Grazie Monterosso per l'accoglienza e per le belle sensazioni di un volo sul mare ed arrivederci al prossimo anno... noi ci saremo!

Testo di Dorian e foto Vittorio, Ester e Dorian

# IMPARARE A VOLARE IN CONFIDENZA

*Da Parapente Mag n°148 – Testo di Fabien Blanco-Gomez  
Traduzione di Carlo Anzil*

*Per progredire nel volo in parapendio, bisogna acquistare confidenza, e per ottenere ciò, bisogna lavorarci sopra! Fabien Blanco-Gomez, istruttore della scuola Flyeo a Dussard, vicino al lago di Annecy, ci parla del lato affettivo del volo...*





Come gli altri sport, anche il volo in parapendio coinvolge tecnica, esperienza e sensazioni soggettive. E per progredire, quest'ultimo punto è altrettanto importante degli altri due.

### **La tecnica...**

Voi avrete sicuramente già fatto la conoscenza con i temi di base del pilotaggio attivo (beccheggio, inizio delle virate, chiusure...), indispensabili per imparare a padroneggiare le nostre vele in turbolenza.

### **L'esperienza...**

Si progredisce più o meno rapidamente, con più o meno emozioni, e questo cammino forgia il nostro comportamento in volo, con degli alti e bassi.

### **Il lato affettivo...**

Durante i miei corsi, incontro molti piloti che vi partecipano, per cercare di superare dei blocchi psicologici. L'ansia e la mancanza di confidenza possono persino diventare degli ostacoli insormontabili, che non solo incidono sulla sicurezza in volo, ma ne tolgono anche tutto il piacere. Bisogna dunque impegnarsi per abbattere queste barriere psicologiche... ma, attenzione, non in modo totale, perché ci si può mettere nei guai anche per eccesso di confidenza. Si tratta quindi di trovare un giusto compromesso, fra paura e confidenza! Non ci si può inoltrare in un mondo sconosciuto, senza nessuna possibilità di controllo: affrontarlo sì, ma non senza tecnica. Questa nozione di "sfida" è importante, anche se troppo spesso viene interpretata come una connotazione di pericolo. Affrontare una sfida, non vuol dire, per forza di cose, mettersi in pericolo. Si tratta di decidere di andare avanti, consci delle proprie capacità, e soprattutto confidando in sé stessi, nella propria attrezzatura e nelle condizioni meteo... tre cose molto esigenti, su cui bisogna lavorare molto. È di questo che io parlo quando introduco il lato affettivo del volo: lo scopo è di divertirsi veramente, quando si è in volo, e di accrescere le proprie capacità di discernimento per volare in sicurezza. Per dotarsi dei mezzi necessari ad acquisire più fiducia in sé stessi, bisogna prestare attenzione ad un certo numero di parametri, che agiscono a livello di benessere psicologico...

**La respirazione.** È risaputo che, in tutti gli sports, bisogna imparare a respirare meglio. Ma se questo appare evidente per la corsa o il nuoto, lo è un po' meno per il parapendio. Però, quando arriva una scarica di adrenalina, ci si sentirà molto meglio imponendosi di respirare profondamente, diverse volte, per ossigenare il cervello e per continuare ad agire con

precisione. Mi viene in mente un volo molto turbolento, sul lato Sud del Monte Bianco... quel giorno, da solo, in quell'ambiente gelido ed ostile, ho dovuto concentrarmi e sforzarmi di respirare profondamente per continuare a fare degli interventi decisivi e morbidi. È stata quella buona respirazione che mi ha permesso di continuare ad andare avanti in quel bel volo.

**L'idratazione.** Bere è necessario... ma è a doppio taglio, perché se si beve troppo, prima di un lungo volo, ci si dovrà per forza fermare a fare pipì. Bisogna dunque bere, ma a piccoli sorsi, regolarmente, e soprattutto prima di avere sete. Perché quando sentiamo sete, è troppo tardi: stiamo già perdendo in prestazioni. Una forte disidratazione altera profondamente le nostre capacità di giudizio, aumenta la fatica e ci rende meno sereni. Una sensazione di gola secca, una mancanza di concentrazione, un momentaneo offuscamento della vista e noi possiamo perdere anche il 20% delle nostre capacità fisiche!

**L'alimentazione.** Il cibo è il nostro carburante. Prima del volo, bisogna mangiare, ma solo cibi sani e leggeri, per evitare la sonnolenza e la pesantezza, dovute ad una digestione difficile. In volo può essere utile consumare delle barrette energetiche, un po' di cioccolato, frutta; non esagerate con lo zucchero, per non avere troppa sete!

**Il freddo.** Io non ho mai sentito dire: "vado ad atterrare perché ho troppo caldo". Il contrario sì, ed anche molto spesso! Si sottostimano le condizioni e ci si ritrova alti, congelati, magari senza guanti per fare le orecchie. Un giorno, in Val d'Isère, dopo una intensa mattinata di campo scuola, mentre i miei allievi tornavano a valle con la cabinovia, io decidevo di scendere in volo. Ero in calzoncini corti e t-shirt, tenuta leggera, giusta per fare una planata sino al punto d'incontro, là in basso. Ma trovo una piccola termica, ed in men che non si dica, eccomi a 4000 metri, già pregustando di saltare il pranzo e farmi il giro della vallata. Ma al primo traverso, ero già così congelato che non riuscivo più a pilotare, e non pensavo ad altro che a sopravvivere al freddo! In breve, anche se fa molto caldo in decollo, vestitevi per proteggervi dal vento e dal freddo. Oltre ai leggeri guanti estivi, è bene tenere nella selletta un paio di quelli caldi, nel caso dovessero servire... Io ho anche presa l'abitudine di indossare sempre un "girocollo" in pile, che mi protegge il viso dal sole e dal freddo.

**Selletta comoda.** Partireste per un trekking in Himalaya con delle scarpe che vi fanno male? Per la selletta è la stessa cosa! Prendete tutto il tempo che serve per fare la scelta giusta, per ben regolarla e capire a fondo i giochi degli appoggi laterali e dorsali. L'interazione pilota/selletta, gioca un ruolo determinante nel pilotaggio. Se si sta male dentro la selletta, si controlla male la vela.

**Conoscere l'attrezzatura.** Per sentirsi bene, sia mentalmente che in volo, è necessario volare abbastanza spesso con la propria attrezzatura, per conoscerla bene ed utilizzarla al meglio. Gli strumenti elettronici, come il vario ed il GPS, richiedono un po' di tempo per poterli capire bene, e trarre vantaggio, dalle informazioni che ci danno. Il suono del vario può, talvolta, risultare fastidioso: provate a spegnerlo quando volate lungo i costoni.

**Tutto deve essere funzionale, sulla vostra selletta.** Facile accesso alle scorte di cibo, tubo del Camel back ben posizionato, per evitare le spiacevoli fuoriuscite di acqua dentro il

“cudumar”, strumenti ben piazzati e ben fissati al porta-strumenti. Un posto per ogni cosa: mettete del velcro per fissare la macchina fotografica al cock-pit e legatela con un cordino per non rischiare di perderla in volo; non dimenticatevi di posizionare la radio in modo da poterla facilmente raggiungere e, se il caso, poter cambiare le batterie (le batteria di scorta io le infilo nelle tasche laterali della selletta). In generale mi assicuro di avere sempre una postazione di pilotaggio con il campo visivo libero davanti a me, e di non trovarmi con qualcosa che mi dia fastidio mentre volo (esempio, un mazzo di chiavi nella tasca dei jeans!).

### CONCLUSIONI

Una volta che tutto questo diventerà per voi un automatismo, vi sentirete già molto più sereni. Il lavoro sui movimenti dell'ala in turbolenza e le simulazioni di incidenti di volo (SIV), diventeranno allora ben più efficaci ed assimilabili.

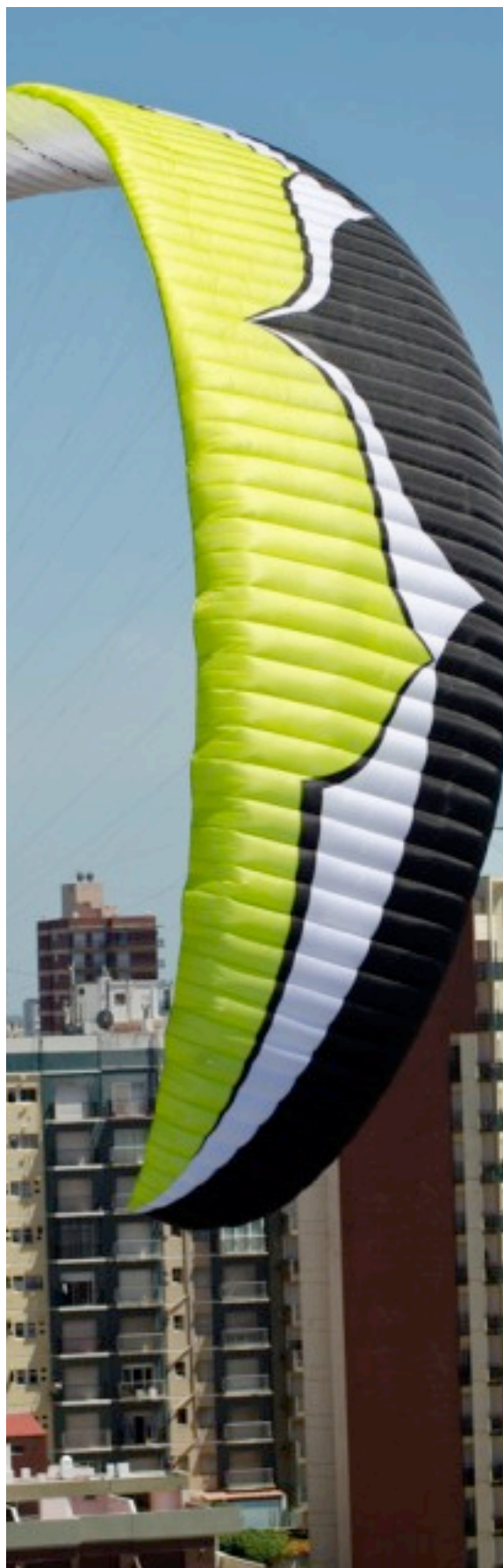




# SHARK NOSE = NASO DI SQUALO

## WHAT IS IT? = CHE COS'È

Da Parapente n°147; testo della redazione; traduzione di Carlo Anzil



*Sembra un nome in codice, invece è un'idea che fa progredire il parapendio. Fred Pieri, ingegnere Ozone, fa parte del gruppo che ha inventato il "naso di squalo" e ci spiega cos'è.*

### *Spiegaci un po'...*

È necessario cominciare con un po' di teoria. La zona del profilo di un parapendio, quella che è la prima ad essere toccata da un flusso d'aria, si chiama "punto d'arresto". In corrispondenza di questo punto del bordo d'attacco, i filetti fluidi dell'aria si separano: una parte passa per l'extradosso, l'altra per l'intradosso. Ad una certa velocità, la pressione attorno al profilo risulta quindi essere massima, appena prima di questa divisione... al punto d'arresto, appunto.

Inoltre, anche se noi abbiamo recentemente provato, con il XXLite, che una vela può volare anche senza pressione interna, abbiamo anche quantificato l'importanza di questa pressione interna, per poter far variare l'incidenza del profilo. Far variare l'incidenza del profilo permette, molto semplicemente, di far variare la velocità del mezzo volante. Tanto più la pressione interna è alta, tanto meglio è per la tenuta meccanica della vela. Un progettista cerca dunque di innalzare il

valore di questa pressione, e per ottenere questo, va alla ricerca di una struttura tale da garantire che la pressione interna sia il più possibile vicina a quella del punto di arresto.

### *Allora, dove si mettono le aperture per far entrare l'aria?*

Il punto d'arresto non è fisso sul profilo, ma si sposta in funzione dell'incidenza. Se si posiziona l'entrata dell'aria in avanti rispetto al punto di arresto, si ottiene un'eccellente pressione interna, con piccole incidenze (cioè quando si accelera), ma niente affatto con grandi angoli d'incidenza (cioè quando si frena). Una vela siffatta presenterebbe un pessimo gonfiaggio, ed avrebbe delle grosse difficoltà ad uscire da uno stallo paracadutale.

Se si mettono le bocche d'entrata dell'aria, dietro la zona dove si trova il punto di arresto, accadrà il contrario: si avrà una buona pressione con grandi angoli d'incidenza e certamente una buona lunghezza dell'escursione dei freni, ma con piccoli angoli d'incidenza, la pressione interna sarà irrisoria con una vela che si deforma quando si accelera (quindi una degradazione più rapida delle prestazioni) e poi, a partire da un certo angolo, l'entrata dell'aria passa in una zona di depressione e si arriva alla chiusura

## ***Qual è il giusto compromesso?***

Sulla maggior parte delle vele, l'entrata dell'aria è posta nel mezzo della zona di oscillazione del punto di arresto, almeno sulle vele di taglia grande: tutti convivono con questo compromesso. Per ottenere un miglioramento, si potrebbe pensare di risolvere il problema, facendo un'apertura così grande da comprendere tutta la zona di oscillazione del punto di arresto. Sfortunatamente, la pressione all'interno della vela non è data dalla somma delle pressioni all'entrata, ma piuttosto è qualcosa che si può avvicinare alla media. Se si mescola dell'acqua a 20°C con altra a 30°C, non si ottiene acqua a 50°C... e qui è la stessa cosa. Un parapendio con delle grandi bocche per l'entrata dell'aria, avrà alla fine una pressione interna sempre meno buona di quella di una vela con le bocche d'entrata classiche. Con in più un

cattivo comportamento a grandi angoli d'incidenza: uscita difficile dal paracadutale, dallo stallo, dalla vite, ed un cattivo comportamento a piccoli angoli (deformazione e frontali). I progettisti hanno anche sperimentato diverse soluzioni, con valvole ed altri sistemi di chiusura delle bocche d'entrata, ma tutti questi accorgimenti sono risultati troppo complicati, in fase di fabbricazione, e soprattutto poco convincenti...

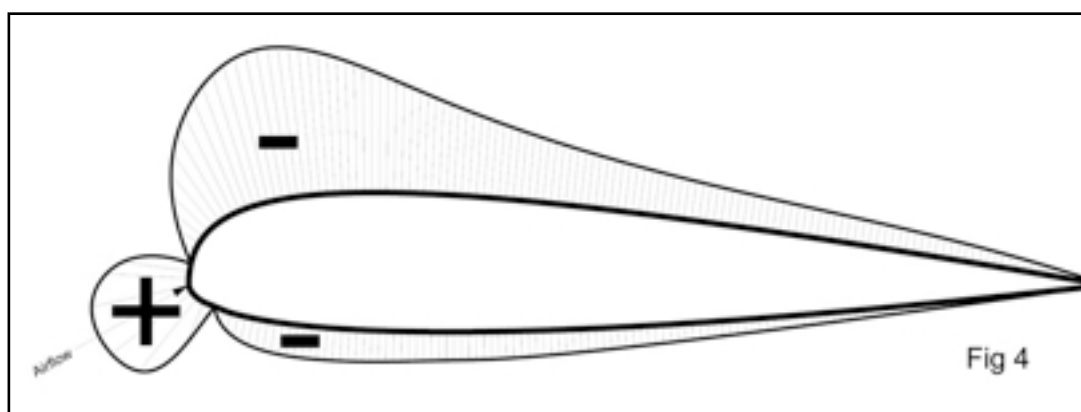
## ***Da dove arriva la vostra idea del "Naso di squalo"?***

L'idea è quella di presentare una zona concava in corrispondenza del tratto dove abitualmente oscilla il punto di arresto. Questa parte concava riduce considerevolmente la dimensione del tratto di spostamento del punto di arresto. Si può considerare questa parte concava, come una zona di rallentamento dei filetti d'aria. In pratica si ha un effetto contrario ad un Venturi: in presenza di una

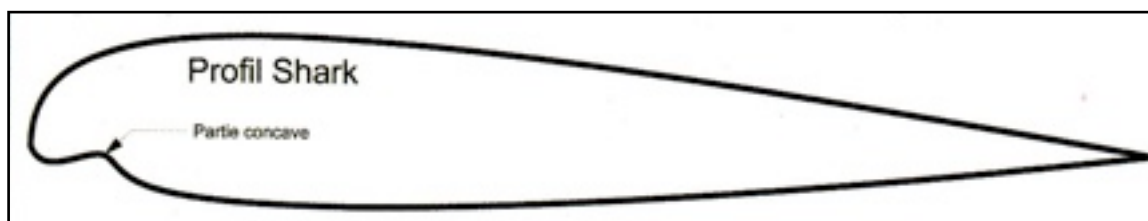
zona più larga, i filetti d'aria vanno meno veloci. Poiché più un filetto d'aria è rallentato in una certa zona, tanto più aumenta la pressione, ne consegue che si otterrà una migliore pressione interna posizionando l'entrata dell'aria in corrispondenza di questa zona!

## ***Quali sono i vantaggi?***

Uno dei grandi vantaggi del "naso di squalo" è la sua simmetria: esso funziona esattamente allo stesso modo sia con flusso che passa in un senso che nel senso contrario. Questa simmetria, assieme alle forme arrotondate, assicura al profilo un buon comportamento, sia a piccoli angoli d'incidenza che a quelli grandi, senza provocare maggiori scie parassite. Inoltre, essendo il punto d'arresto meno mobile, ci permette di ridurre la dimensione delle bocche d'entrata dell'aria e quindi di recuperare una migliore omogeneità delle pressioni in quella zona.



*Zone di pressione (+) e di depressione(-) lungo un profilo, per un determinato angolo di incidenza*



*Il profilo del "naso di squalo" esagerato.*



***E per il pilota?***

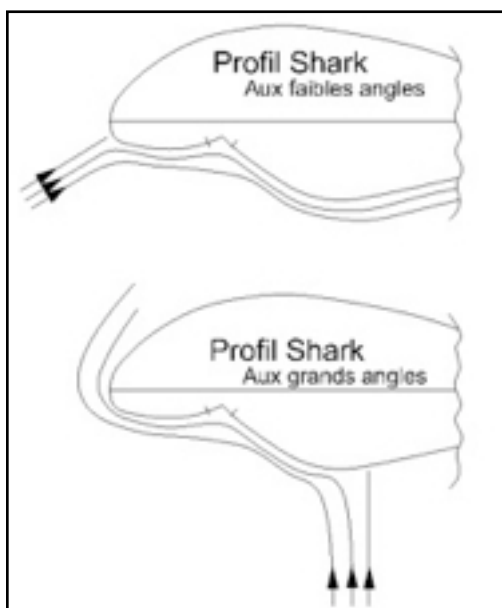
Una migliore resistenza allo stallo a bassa velocità, con una picchiata più decisa: utile per rilanciare una virata in una termica un po' forte, o per fare Top su di un decollo un po' tecnico, che richiede della precisione. Inoltre si ottiene un bordo d'attacco più solido alle alte velocità: il "naso di squalo" ha permesso all'R11 di raggiungere i 70 km/ora, come velocità di punta, e di essere, senza alcun dubbio la vela con il più ampio intervallo di velocità, completamente sfruttabili! A tutto ciò si aggiunge una diminuzione della scia parassita, una migliore penetrazione nell'aria e dunque una migliore efficienza. Abbiamo anche riscontrato un guadagno nel risalire le termiche, ma questo fatto è più difficile da collegare alla teoria.

***Il "naso di squalo" è coperto da brevetto?***

Abbiamo depositato un brevetto. In teoria un brevetto offre al suo titolare, in cambio di rendere

pubblico il suo contenuto, la sua tecnologia, un vantaggio giuridico per fare applicare un veto di utilizzo, da parte di un concorrente, o per mettere in campo un sistema a pagamento. Questo perché in un brevetto, tutto viene spiegato, come in un manuale d'istruzione. Ma Ozone non ha alcun interesse a farsi pagare per usare questa tecnologia, né tanto meno vuole fare causa a qualcuno. Noi lasceremo quindi la libera utilizzazione del brevetto, chiedendo in cambio solamente di applicare un piccolo logo nella vela. Diciamo che siamo semplicemente fieri di questa innovazione, che contribuisce all'evoluzione del nostro sport. Presso Ozone, il "naso di squalo" comincia ad essere applicato anche sulle vele per tutti, come per esempio sul nuovo "Delta 2".

P.S. Una versione completa della teoria del "Shark nose" è scaricabile dal sito Internet [www.parapentemag.fr](http://www.parapentemag.fr).



***Simmetria di entrata dell'aria con il naso di squalo.***





## QUATTRO CHIACCHIERE IN OSTERIA

Da Parapente Mag n°147 – Testo di Philippe Lami

**Quasi tutti i voli finiscono attorno ad un buon bicchiere, al fresco, sotto un pergolato d'estate, o al caldo d'inverno, dentro un bar, eccitati da quegli istanti passati in mezzo alle barbule ghiacciate nei cieli invernali**

**La storia** comincia quasi sempre così: *“Cosa hai fatto?”*, *“Dove sei passato?”*. Si scambiano le storie del volo, si confrontano le diverse analisi, poi, spesso, la discussione si sposta sull'attrezzatura. In ogni caso è sempre una discussione fra amici: si parla di vele, come si parla di automobili. Ed ecco che arriva la frase, tante volte ascoltata: ***“Non appena si comincia a ballare, io non mi sento più a mio agio.”***

Là, dove ci si sente a disagio, non ci si diverte. E siccome la nostra passione è soprattutto guidata da questa ricerca del piacere, diventa allora impellente fare qualcosa! Quando il dubbio s'insinua, rischia di smussare l'entusiasmo;

invece di progredire si vola sempre peggio, addirittura si rischia di smettere di volare, avendo sempre una scusa pronta, e tutto questo a causa di una decisione sbagliata, di una cattiva scelta del materiale o della formazione. Bisogna prendere dei provvedimenti, subito! Tanto più che è primavera e la stagione è ripartita. Primi bei cross, prime belle termiche che ci portano sino a 3000 metri e, per molti piloti, ripresa dei voli dopo un inverno non sempre molto sportivo, con pesanti feste di fine anno e tanta inattività.



## PIANO DI BATTAGLIA

Allora, per non ritrovarsi subito in difficoltà, io vi propongo un piccolo piano di battaglia, che inizia con il passare in rivista la vostra attrezzatura. **Perché il piacere passa fundamentalmente per questa adeguatezza ideale fra pilota, ala, selletta.** E se anche uno solo di questi elementi cambia, bisogna reagire...

Siete ingrassati? Prima di optare per il cambio vela, fate piuttosto un po' più di sport, mangiate un po' meno. Siete dimagriti? Molto spesso questo significa che ci sono dei problemi, nella vostra vita... aspettate di ritornare in forma, prima di andare a volare nelle frizzanti condizioni primaverili. E se voi state bene, che ne è del vostro materiale? Una selletta può sformarsi, una vela può risultare diversa, dopo una stagione di volo, a seconda di come l'avete usata e del tipo di ala.

L'invecchiamento più pericoloso si riscontra spesso nei cordini: che siano in Kevlar, Dyneema o in altre mescole, si modificano ed invecchiano. Il Kevlar risulta, nel tempo, più stabile in dimensione (lunghezza), ma è più fragile ai piegamenti e quindi richiede maggiore attenzione. Mentre il Dyneema manterrà a lungo la sua solidità, ma tenderà ad accorciarsi. Discutendo con qualche laboratorio di revisione, risulta chiaro che l'assetto migra lentamente verso una velocità inferiore, con i cordini posteriori che progressivamente rendono la vela più lenta, più pesante in gonfiaggio. L'ala perde parte del suo mordente, velocità, dinamismo, e se si aspetta troppo, potrebbe presentare in volo, delle fasi parassite a bassa velocità (tipo fase paracadutale stabile), o delle riprese di volo più incerte, dopo una chiusura. E siccome voi volate sempre con questa vela, voi vi siete progressivamente adattati a questa subdola modifica... Su di una vela da competizione non è raro dover recuperare 1,5 cm sulle anteriori (e questo rientra nella tolleranza dell'omologazione), dopo solo 50 ore di volo, con dei cordini in Kevlar. Ne so qualcosa, per aver controllato parecchie ali, pressoché nuove, ai campionati europei del 2012. Per quanto riguarda il Dyneema, è frequente constatare più di 2 cm di variazione, dopo un anno di volo,

soprattutto sulle vele di nuova generazione. E il vostro EN B non fa certo eccezione! **Più la vostra vela è tirata, performante, ed energica, tanto più tutta la struttura si deforma ed invecchia.** Soprattutto se scendete spesso rapidamente, con delle spirali strette e ben centrifugati; ricordatevi che così facendo, sottoponete ad enorme sollecitazione tutta la struttura interna che finirà per deformarsi, senza possibilità di ricambio, se non quella di... cambiare vela.

## C'È TESSUTO E TESSUTO...

La porosità, di per sé, non costituisce un parametro per definire la volabilità o meno di un'ala, ma è un buon indice dell'invecchiamento. Esistono, in una stessa tipologia di tessuti, delle sotto categorie legate, nella stessa pezza, alla fabbricazione ed alla quantità del bagno per la spalmatura. I fabbricanti lo sanno bene, tant'è che quando si acquista il prodotto, i prezzi sono molto diversi fra un inizio produzione ed uno a fine bagno! Ma il tessuto porta sempre la stessa dicitura... La conseguenza diretta, per noi consumatori, è un precoce invecchiamento di alcune vele. Da qui l'interesse evidente di interloquire direttamente con i laboratori che fanno i controlli e le revisioni e vedono tutto, ma dicono e non dicono quello che poi appare chiaro nel corso dei voli. Certi costruttori usano sempre materiali di prima qualità... ed evidentemente questo comporta un prezzo più alto.

**Allora, prima di riprendere i voli primaverili, fatemi un piacere: fate controllare il vostro assetto tramite una revisione della vostra vela!** Certamente uscirte dal laboratorio alleggeriti di un centinaio di euro, ma con un'ala che vi ridarà il piacere iniziale che ve l'aveva fatta scegliere. E come motivo può essere già sufficiente, senza parlare dell'aspetto sicurezza. A me i dispiace che i test sui materiali non possano rilevare in modo chiaro ed univoco lo stato di invecchiamento. **Sarebbe molto interessante conoscere le vostre impressioni sul vostro materiale, perché, alla fine dei conti, il solo che sottopone a veri test di durata la vela, siete voi!**

Nel caso più sfortunato, si tratta di sostituire l'ala. Allora si è costretti a svuotare il salvadanaio e trovare un buon usato, revisionato e garantito, oppure acquistare la vela nuova, quella che avete sempre sognato. Ed è a questo punto che il cerchio si chiude, con un ritorno a quella perdita di motivazioni, ricordata all'inizio dell'articolo. Il dubbio presenta diversi aspetti. Mi riferisco al fatto che bisogna evidentemente rivedere le nostre pretese di super-piloti, mettere da parte le vostre velleità di piloti "cazzuti". Questi sentimenti, al massimo portano alla perdita di motivazione ed all'abbandono progressivo dell'attività, se non addirittura all'incidente. **Se non fate delle gare a livello internazionale, per quanto riguarda le vele di ultima generazione, non avete proprio nulla da fare sotto una EN D, ancora meno sotto quelle studiate appositamente per la competizione.**

Al momento attuale, sotto una Nova Mentor 3, una Gin Atlas, una Gradient Nevada, una Niviuk Hook 3, una U-Turn Black Lite, una Advance Epsilon 7, una Sky Para Atis, una Swing Mistral 7, una Ozone Rush (lista non esaustiva, dove potrebbero entrare anche certe EN C, come la Diamir, l'Antea o l'Insinia che sono più nello spirito B che C) sarete padroni del cielo! Allora **perché cercare quei pochi chilometri all'ora in più, quegli allungamenti importanti che complicano in modo esponenziale la ripresa del volo?** Ok, sono un po' estremista, in queste mie proposte, ma torniamo a **il solo risultato che merita di essere preso in considerazione: il piacere del volo. Il piacere puro, lo stare bene, l'osmosi del pilota con il mezzo.**

In termica, sarà il pilota più bravo a salire più alto di tutti, non chi vola l'ala migliore! E nei voli di distanza, sarà il pilota più tattico nella scelta delle traiettorie, quello che si sente più a suo agio, che arriverà alla meta: sempre. Se i vostri voli comportano pochi passaggi in contro vento, un EN B, in planata, spesso usando l'acceleratore, andrà più che bene, dappertutto!

Ritorniamo al nostro tavolo al bar. **Chi vola con i "competition" non omologati, fanatico delle performance a tutti i costi, vi parlerà della fluidità, del feeling ineguagliabile. Non vi dirà delle "strizze", a chiappe serrate, nei passaggi caldi, nelle condizioni aerologiche violente dell'estate.** Non vi dirà che decolla quando inizia la brezza, e non quando il vento è forte. E se è onesto, e garista cosciente, avrà migliorato, e di molto, la sua tecnica con una serie di corsi di pilotaggio avanzato, con la sua super-vela! È il prezzo da pagare per volare con queste macchine, senza parlare dei due paracadute di soccorso, di cui

bisogna disporre, per potersi iscrivere alle gare di Coppa del Mondo.

Per volare bene, bisogna volare sereni. Per volare sereni, bisogna volare spesso, con del materiale adatto. Bisogna anche fare qualcosa di più del classico voiletto, arricchire le conoscenze tecniche ed aumentare il feeling di pilotaggio, fare più esercizi di recupero del volo normale, dopo stalli e simili emozionanti eventi. **Se non ve la sentite proprio di affrontare questo percorso, imponetevi di non pensare assolutamente alle categorie C e D! e pensateci bene anche prima di mettervi sotto ad una EN B alta di gamma!!!**

Ed ancora, se vi trovate bene sotto la vostra ala, in totale armonia, aspettate a cambiarla. Fate piuttosto un pensierino per provare una selletta col "tubo", che vi offrirà, purché ben regolata, calore, confort e performance. Io insisto nel dire, che queste sellette vi permettono anche di volare stando quasi seduti, senza modificare troppo le vostre abitudini. Si può anche progredire continuando a volare lo stesso modello di vela... ma con una misura più piccola, per guadagnare in maneggevolezza e vivacità.

Il piacere rimane la chiave di volta della nostra motivazione, e lo si trova anche nel condividere i propri voli. Iscrivetevi ad un Club attivo, che vi accolga con entusiasmo e vi aiuti a superare i momenti di crisi. Mantenete la rotta, guardate lontano, con occhi sognanti che brillano d'entusiasmo.

Io, malgrado i miei 32 anni di volo, rimango sempre un sognatore!

## RIASSUMENDO

### Ricetta per una primavera serena:

1. mantenetevi in forma.
2. fate revisionare la vostra ala.
3. fate una valutazione sincera sulla vostra abilità di pilotaggio, scegliete del materiale adeguato.
4. volate molto e spesso; iscrivetevi ad un corso di pilotaggio o, altrimenti, scendete di un gradino in omologazione. Non perderete nulla in prestazioni, e guadagnerete infinitamente in serenità e sicurezza! Giocate con la vostra vela a terra: è importante!
5. condividete le vostre esperienze!