



## CRONACHE DAL MONDO DEL VOLO IN FRIULI

Di Carlo Anzil

Finalmente è finito il 2013, un anno non proprio felice per gli amanti del volo libero in Friuli. A parte gli splendidi risultati sportivi di Nicole ed Arduino, l'anno appena concluso resterà nelle nostre menti per i gravi episodi accaduti ai nostri piloti: l'incidente mortale in paramotore, di Tommaso Zuzzi, l'incidente sul lavoro di Ardy Turco, l'Ictus ischemico del Pirata e di Paolo Marzuttini, l'implantazione di un defibrillatore a Bruno Rieppi, il by-pass di Carlo... per fortuna la lista si ferma qui! Ora la situazione sta migliorando con solo il Pirata ancora in ospedale per la

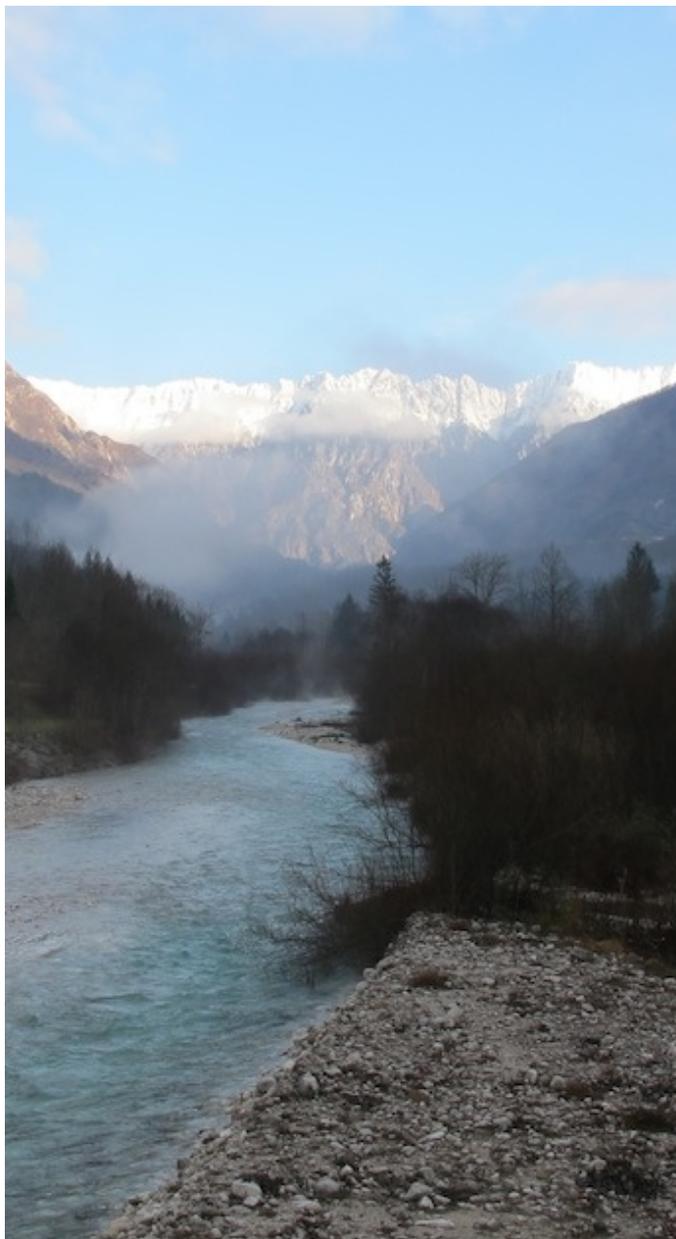
riabilitazione, mentre gli altri "incidentati" sono in via di miglioramento. I tempi di recupero sono lunghi ma con la forza di volontà, propria dei volatili, rivedremo presto in volo tutti i nostri amici.

Iniziamo ricordando la bella riuscita della cena di fine anno, fatta a Club riuniti presso il ristorante da Willy a Gemona. In quella occasione sono stati premiati i voli più belli dell'anno e dati dei riconoscimenti ai soci che più si sono impegnati per la buona riuscita delle varie manifestazioni.

Presenti alla cena anche piloti del Vicentino con in testa l'infaticabile Antonio

Squacquara e le sue "Niviuk Girls", nonché Damiano Zanocco, anche lui reduce da un brutto incidente, ma ben deciso a ritornare attivo come prima.

Pochi giorni prima della cena, i soci del CFP si erano dati appuntamento all'Agriturismo di Ennio Colomba, a Montenars, per festeggiare il Pirata, incontrastato vincitore del "Bernadia Trophy". La sorte ha baciato in fronte Vittorio, facendogli vincere il "Flymaster Live" messo in palio fra tutti i partecipanti.



Per il 2014 la formula cambierà un po', perchè saranno validi i voli che toccheranno due punti obbligatori: decollo Bernadia e decollo Ors di Cuarnan. In assenza del grande favorito, il Pirata, che certamente non sarà in volo sin dall'inizio della competizione, vedremo chi si aggiudicherà il trofeo!

La tradizione del primo volo dell'anno in compagnia, si è realizzata anche quest'anno, complice una buona giornata di sole. Più di venti piloti si sono ritrovati "Alle Sorgenti del Torre" per poi affrontare la salita delle pendici del Monte Cadin. I più giovani ed atletici, con apripista un indomabile John Martina, hanno scelto il sentiero più lungo e faticoso, partendo direttamente dal paese di Musi, mentre la maggior parte dei presenti ha optato per la più abbordabile salita da Plan di Tapou. I due gruppi si sono poi ritrovati sul bel pendio che circonda l'albero di Walter (un saluto al Legionario!) e dopo essersi rificillati con salame, vero o dolce, formaggio e vino a volontà, sono decollati godendosi un volo di una dolcezza inusitata per i Musi. Umberto questa volta non ha sbagliato strada ed è

decollato per primo, seguito dalla "new entry" Pierino, e poi da tutti gli altri, comprese le due rappresentanti del gentil sesso, Tiziana e Doriana, e dal Lignanese di Canebola Ale Cont, con Dario da Conegliano a chiudere i voli. C'era una fastidiosa inversione sui 1000 metri che solo Carlo ed Ale il Fenomeno sono riusciti a forare, ma non hanno potuto fare le cime che erano in nube.

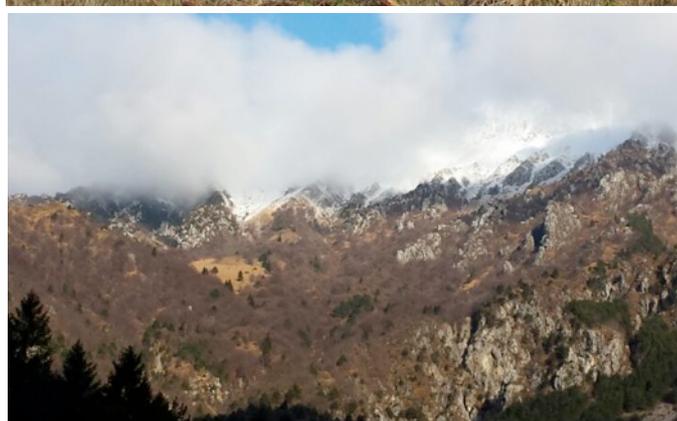
A seguire ottimo pranzo "Alle Sorgenti". Una menzione a parte merita Mike che salito in decollo con sua figlia Julia, ha poi deciso, da buon padre, di ridiscendere con lei, senza volare. Infatti stranamente, quest'anno non c'era nessun accompagnatore cui affidare il rientro dei non volatori. La salita al decollo è stata affrontata in tutta scioltezza da Julia che poi si è anche divertita ad arrampicarsi, assieme al papà, sul grande faggio presente sul pendio del decollo. Ma Mike, riportata a casa la figlia, è riuscito comunque a fare il volo di Capodanno, in Bernadia! Quando si dice che volere è potere!

Domenica 12 gennaio, presso la frasca “Da Idilia”, c’è stata l’assemblea annuale del CFP, dove il presidente, ha presentato il rendiconto delle attività dell’anno trascorso ed illustrate le proposte per il nuovo anno. Quest’anno non c’erano elezioni da fare e quindi il tutto si è svolto velocemente con un brindisi finale, prima di salire in Bernadia per un volo “rubato” in mezzo a tanti giorni di pioggia.

Lunedì 17 febbraio, presso la palestra delle scuole medie di Nimis, i soci che lo desideravano, hanno potuto effettuare l’annuale ripiegamento dei paracadute di emergenza.

Mercoledì, 26 Febbraio, nella sala comunale di Arterga, organizzata dal Volo Libero Friuli, si è tenuta una interessante conversazione e spiegazione dei nuovi spazi aerei, con particolare attenzione alla nostra pedemontana, dal confine orientale sino al Veneto. Il nostro presidente ha pensato bene di fornire a tutti i soci un esaustivo riepilogo che troverete in questo notiziario.

L’ultima domenica di febbraio si è potuta fare la “Sciivolata”, già rimandata per cattive condizioni meteo. In altra parte del notiziario la cronache ed alcune foto. Sul sito del CFP ([www.centrofriulanoparapendio](http://www.centrofriulanoparapendio)) foto e filmati della splendida giornata di volo e divertimento.



# VALUTAZIONE DEI LIVELLI DI VOLO

di Marc Boyer  
da Parapente Mag n°151 traduzione di Carlo Anzil

**A differenza dell'arrampicata e dell'alpinismo, il volo libero non utilizza delle valutazioni prestabilite per esprimere il livello di difficoltà incontrate in volo. Marc Boyer propone una soluzione...**

Bisogna ammettere che le rocce ed il ghiaccio lo permettono più facilmente: un passaggio di "6a" resterà sempre un passaggio di "6a" e l'inclinazione di una parete di ghiaccio non passerà da 30° a 60°. Mentre l'aria è in costante evoluzione.

L'aria può passare, anche rapidamente, da calma assoluta ad una grande agitazione o al contrario. È questo costante evolversi che rende la nostra analisi complessa e ricca allo stesso tempo e che rende la nostra attività così interessante. Esiste una certa similitudine tra la neve e l'aria perché entrambe hanno in comune questo aspetto misterioso e talvolta persino imprevedibile. Saranno stabili, affidabili, frequentabili? Con questo dubbio, che talvolta ci accompagna, in aria o in montagna, il volo e l'alpinismo impongono una specie di accettazione della situazione. Si vola e si arrampica sapendo che niente è garantito al 100%.

La riuscita delle nostre ascensioni in montagna e dei nostri voli in parapendio dipendono dalla nostra capacità di analizzare le condizioni e prendere le giuste decisioni, anche se gli errori fanno parte del gioco.

Chi vola in parapendio non è abituato a valutare il livello di difficoltà del volo ed i piloti sono spesso incapaci di definire le loro percezioni delle condizioni incontrate.

L'argomento è quasi un tabù: paura di essere giudicati, paura di passare per dei fifoni, o nessuna voglia di spremere le meningi. I piloti che riescono ad esprimere le loro sensazioni con onestà sono rari. Il nostro linguaggio abituale di piloti si limita spesso ad espressioni tipo "... è mosso... è tranquillo... che botte...". Peccato, perché questo non permette di fornire dei buoni punti di riferimento ai giovani piloti.

È meglio essere chiari con sé stessi, e quando ci si ritrova sbalottati nella turbolenza e si sente quel tipico vuoto allo stomaco, bisogna essere capaci di domandarsi: perché va male? Le condizioni sono peggiorate? Ho perso energie durante il volo? I piloti che mi volano attorno sono tutti migliori di me? Ho più difficoltà a controllare la vela? È facendosi delle opportune domande che si potranno prendere le buone decisioni e decidere se continuare il volo o no.



## DA LIVELLO 1 A LIVELLO 5

Sono anni ormai, che durante i miei corsi di pilotaggio, applico e spiego ai piloti, i principi di una scala di valutazione dei livelli.

Noi valutiamo le condizioni di volo e della turbolenza su una scala di 5 livelli, che vanno dalle condizioni calme (livello 1) alle condizioni molto forti (livello 5). Questa scala si basa su quattro parametri interdipendenti: la forza della turbolenza, le reazioni dell'ala, il pilotaggio da fornire, il grado di attenzione.

Questa scala permette di rompere il ghiaccio fra i piloti. Ciascuno si esprime con franchezza, senza remore, scambiando le sue impressioni e la sua analisi sul volo. Da subito tutti stanno al gioco, dal debuttante in fase di progressione, ai piloti molto esperti.

Dando dei riferimenti durante il volo, questa scala di valutazione può avere un effetto rassicurante. Quando annuncio in volo un livello, i piloti sono confortati trovando conferma alle loro analisi, oppure si sentono rassicurati se avevano sovra stimato le condizioni.

Infine, questa scala consente una buona valutazione del livello di ognuno fornendo la possibilità di analizzare i voli con dei criteri comuni. In effetti, i piloti che stanno scoprendo il volo in termica hanno ancor più bisogno di questi riferimenti per sapere **“in cosa stanno volando”**, per poi valutare l'efficacia del proprio pilotaggio e capire sino a che livello, di volo ben definito, si trovano a loro agio. **Conoscendo meglio in che condizioni stanno volando, valutano meglio il loro livello di pilotaggio.**

Ho potuto constatare, da quando uso questa scala di valutazione, che noi abbiamo tutti globalmente le stesse sensazioni e valutazioni durante e dopo il volo.

## IL METODO

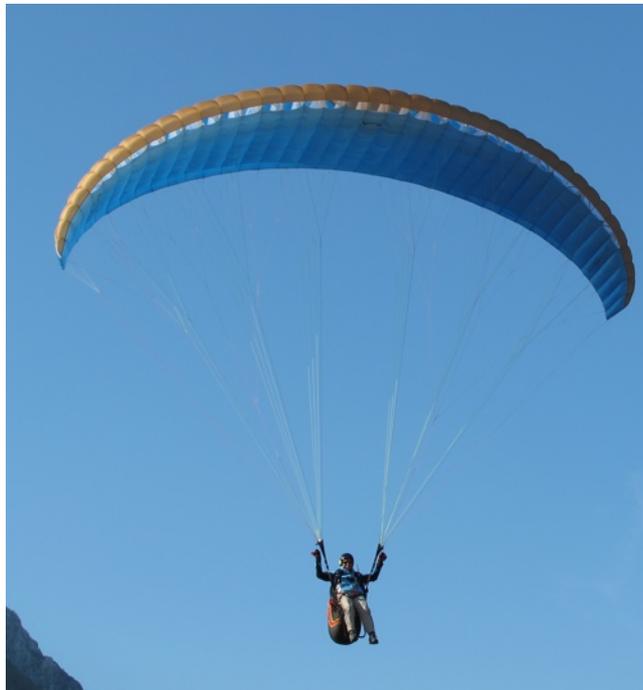
Così come non si misura l'altezza di un'onda con il doppio centimetro, non è certo possibile misurare in maniera assoluta la forza della turbolenza. Non esiste nè un valore di riferimento, nè uno strumento che lo consenta. Si tratta dunque di una valutazione soggettiva. Tuttavia, quando la valutazione della turbolenza viene collegata con le reazioni della vela, il pilotaggio da fornire, ed il grado di attenzione, diventa molto più pertinente ed affidabile!

Per realizzare la mia scala di valutazione, mi sono ispirato al sistema di omologazione del DHV. Quel sistema ha funzionato per decenni e con successo secondo gli stessi principi: una stima soggettiva delle reazioni di un'ala in condizioni di inconvenienti di volo provocati.

## LA TURBOLENZA

Le differenze fra i vari livelli sono correlate alla turbolenza, alla sua forza ed alla sua frequenza. La forza della turbolenza passa da **debole** al livello 1, a **forte** al livello 3, a **molto forte** al livello 5. Più la frequenza della turbolenza è importante, più il pilota deve confrontarsi durante il volo. Nei livelli 1 e 2 le turbolenze sono ben localizzate. Nel livello 5 si trovano dappertutto.





### L'ALA E LE SUE REAZIONI

Si classificano le reazioni dell'ala in funzione della loro dinamica, della loro ampiezza e del rischio di chiusura ch'esse provocano, tutte cose direttamente collegate con la forza della turbolenza. Nel livello 2, per esempio, l'ala può reagire in modo dinamico e con ampiezza media. Nel livello 3, può reagire in modo dinamico, con grandi ampiezze. Conseguenza dei movimenti dell'ala: chiusure! La loro ampiezza aumenta con la forza della turbolenza. Ho diviso le chiusure in due categorie: **parziale** (meno del 50%) e **massiccia** (più del 50%). Si parte dal livello 1 senza rischio di chiusure, poi, nel livello 2, un debole rischio di chiusure parziali, e nel livello 5 rischio elevato di chiusure massicce...

### IL PILOTAGGIO

Attraversando le turbolenze, l'incidenza della nostra ala varia continuamente e la vela reagisce in maniera più o meno dinamica. Sotto l'effetto di certe raffiche di vento, l'incidenza diminuisce e può provocare delle chiusure. A partire da un determinato livello di turbolenza, è indispensabile saper pilotare in modo attivo. Questo permette di anticipare le reazioni dinamiche della nostra ala, controllandole per impedire le chiusure. Nel livello 1, un pilotaggio attivo è consigliabile, senza essere indispensabile, perchè la turbolenza è debole e non può provocare reazioni dinamiche dell'ala. Già nel livello 2, è raccomandato un pilotaggio attivo. Dal livello 3 in su, un pilotaggio attivo è indispensabile.

### L'ATTENZIONE

Più si sale di livello, più aumenta il livello di attenzione e più diventano lunghi i periodi di attenzione. Ma non si può stare sempre al massimo

livello di attenzione! Con l'allenamento, si impara a gestire al meglio i momenti difficili di un volo dove il nostro livello di attenzione deve essere massimo. Quando c'è alternanza di momenti forti e di momenti di relax, il volo può durare ore ed ore... ma quando si deve stare sempre al massimo dell'attenzione, la durata del volo è per forza limitata. Anche un pilota ben allenato e tecnicamente ben preparato, non potrà volare a lungo in tali condizioni, soprattutto se deve gestire un'ala ad alte prestazioni.

Obiettivamente, ci si accorge che la maggior parte dei bei voli, si fa al livello 3. I livelli 1 e 5 sono facilmente identificabili perchè estremi.

Nel livello 5, le condizioni di volo non sono gestibili a lungo, nemmeno per un pilota esperto. Nel livello 1 si possono trovare delle termiche, ma le condizioni sono calme, come si suol dire: livello 1, non vuol dire assenza di correnti ascensionali.

Questo sistema di valutazione dà dei buoni risultati perchè la valutazione è fatta in maniera molto semplice, su di un insieme di punti precisi. La cosa più difficile è senza dubbio quella di comprendere lo spirito di questo sistema che si basa su di una valutazione soggettiva. Molto presto arriverete a catalogare in livelli coerenti tutti i vostri voli e vedrete che molto spesso troverete gli stessi risultati nelle analisi di altri piloti, e potrete così scambiare le vostre impressioni di volo e le vostre analisi, con gli altri.

Mi auguro che vogliate provare ad utilizzare questo sistema. Non esitate a farci avere i vostri commenti e buoni voli ad un livello... al vostro livello!

## LIVELLO 1

**Turbolenze:** deboli e ben localizzate.

**Ala:** resta stabile e le turbolenze non provocano dei movimenti dinamici. Nessun rischio di chiusure.

**Pilotaggio:** non richiesto, ma consigliato, un pilotaggio attivo. È possibile volare anche senza essere sempre in contatto con l'ala. Deciso predominio di tempi di relax.

**Attenzione:** bassa.

## LIVELLO 2

**Turbolenze:** medie e ben localizzate.

**Ala:** può reagire in modo dinamico ma senza grandi ampiezze. Debole rischio di subire chiusure parziali (< 50%).

**Pilotaggio:** è raccomandato un pilotaggio attivo. Tempi di relax frequenti.

**Attenzione:** media.

## LIVELLO 3

**Turbolenze:** forti e localizzate.

**Ala:** può reagire in modo dinamico, con delle grandi ampiezze. Rischio medio di chiusure massicce (>50%).

**Pilotaggio:** è indispensabile un pilotaggio attivo per anticipare e controllare la vela. Alternanza di tempi di relax e di tempi di pilotaggio attivo.

**Attenzione:** alta.

## LIVELLO 4

**Turbolenze:** molto forti e frequenti.

**Ala:** richiede un controllo pressochè costante. Reagisce in modo molto dinamico e con grandi ampiezze. Elevato rischio di chiusure massicce (>50%).

**Pilotaggio:** è indispensabile un pilotaggio attivo per anticipare e controllare la vela. Pochi momenti di relax durante il volo.

**Attenzione:** molto alta.

## LIVELLO 5

**Turbolenze:** molto forti e costanti.

**Ala:** esige un controllo permanente. Reagisce in modo molto dinamico e con grandi ampiezze. Rischio molto elevato di chiusure massicce.

**Pilotaggio:** è indispensabile un pilotaggio attivo e costante per anticipare e controllare la vela. Non ci sono tempi di relax.

**Attenzione:** massima.





# SCIVOLATA 2014

Dopo il forzato annullamento della data di inizio mese, finalmente in una giornata di splendido sole e miti temperature, domenica 23 febbraio si è potuta svolgere la tradizionale “Sciivolata” che il Centro Friulano Parapendio organizza ogni anno sulle nevi del Friuli. Dopo giorni e giorni di tempo piovoso e ventoso, una bella giornata di sole con assenza di vento, ha permesso a tutti, piloti esperti ed allievi, di fare numerosi voli dal Monte Varmost che sovrasta il paese di Forni di Sopra. Le termiche sono state deboli e rare, ma chi le ha trovate ha saputo sfruttarle al meglio, riempiendosi gli occhi del magnifico panorama che le montagne, abbondantemente innevate, offrivano. Vittorio è arrivato con tutto l’occorrente per issare un’asta con una manichetta segnamento e delimitare un “centro” di 10 metri di diametro entro il quale disporre i bersagli da centrare. Il socio Stefano Baron, è giunto da Monteners in bicicletta e dopo essersi cambiato, è subito salito in decollo, ha fatto il suo volo per poi

raggiungere la famiglia. Già di buon mattino John Martina con la sua amica è salito con le “pelli di foca” sino in cima al Varmost per poi decollare, sci ai piedi, ed atterrare in modo impeccabile nei pressi del “centro”. Ha poi fatto un secondo volo, sempre in doppio, mancando per un soffio una scatola. Quest’anno infatti, visto il successo delle passate edizioni, si è ripetuta la gara di “rompiscatole”; in atterraggio, in un cerchio di 10 metri di diametro, erano posizionate 7 scatole che dovevano verire “rotte” o comunque colpite dai piloti in fase di atterraggio. Ogni scatola era numerata ed abbinata ad un premio. I voli si sono susseguiti per oltre tre ore con i piloti che potevano effettuare quanti voli desideravano, risalendo con il bus navetta e la seggiovia. Ancora una volta la collaborazione con Promotur si è dimostrata efficace ed efficiente: un grazie particolare ad Elvio per averci fatto trovare la zona di atterraggio “battuta” per 100 metri di lunghezza, ed anche la zona di decollo, ottimamente individuata sopra la partenza della pista di sci.



Senza questa preparazione quest'anno, vista la tanta neve caduta, sarebbe stato davvero difficile, se non impossibile, decollare ed atterrare in sicurezza. Oltre ai già citati Stefano e John, una menzione particolare merita "nonno" Tullio, che quest'anno non è mancato all'appuntamento, assieme ai suoi amici del Monte Carso di Trieste: "nonno" Tullio sta felicemente vivendo il suo 87° anno di vita ed è in splendida forma, malgrado un problema ad un occhio che noi tutti gli auguriamo si risolva al più presto! Oltre ai numerosi piloti friulani, erano presenti anche due piloti arrivati da lontano: Gianfranco, l'istruttore "siculo" attualmente in trasferta a Revine e Francesco Coletta, del Club "I Picchi", arrivato appositamente da Roma assieme alla moglie. In atterraggio, "Morêt" ha preparato un ottimo Vin Brulé, offerto dall'Agriturismo Merlinò, che è stato molto gradito da tutti, piloti e pubblico di passaggio, da gustare assieme alle ottime torte preparate da Doriana. Già al momento dell'iscrizione tutti i piloti ricevevano una bottiglietta di Amaro Tosolini, da sorbire in caso di freddo pungente... non ne è rimasta nemmeno una, anche se la temperatura era gradevole!

Finiti i voli, ritrovo presso i gazebo della baita Zware per il rinfresco e le premiazioni per le "scatole rotte". Sono risultati più abili quelli dei doppi che con Luca (CFP) e Sara hanno centrato il premio più importante

(una bellissima giacca della Advance); Paolo Rigato (CFP), sempre in doppio, si è aggiudicato una bottiglia e zainetto della FIVL; Mauro Gubiani (Volo Libero Friuli) bottiglia e maglietta; Truky (Little Wings di Revine), bottiglia e marsupio della FIVL; Vittorio del CFP, bottiglia e maglietta. Altri numerosi premi sono stati distribuiti dall'imbonitore Morêt che ha provveduto, da par suo, a tenere allegra la compagnia sino ai saluti finali e ad un arrivederci al prossimo anno.

Come sempre bisogna sottolineare che queste iniziative si possono realizzare grazie al contributo che tutti i soci del CFP offrono gratuitamente per la buona riuscita dell'evento ed alla generosità degli sponsor. Certo una parte non indifferente la gioca il tempo, che quest'anno, fortunatamente è stato veramente favorevole.

Terminiamo ringraziando ancora tutti gli sponsor: Promotur per le risalite ed il decollo e l'atterraggio perfettamente agibili; Distillerie Tosolini, Azienda Agricola "I Comelli", Agriturismo "Merlino" per il vino, gli amari, le grappe; FIVL e FunExtreme (Advance) per i gadget e gli accessori per il volo quali giacca tecnica, cappellini, marsupio, zainetto, magliette, ecc.

P.S. su Internet ci sono diversi filmati realizzati sia in volo che in decollo ed atterraggio. Sono rintracciabili digitando "Sciivolata" o Forni.



## C'È PIÙ VENTO DI TEMPO FA?

Testo di Laurent Valbert da Parapente Mag n° 151

Traduzione di Carlo Anzil

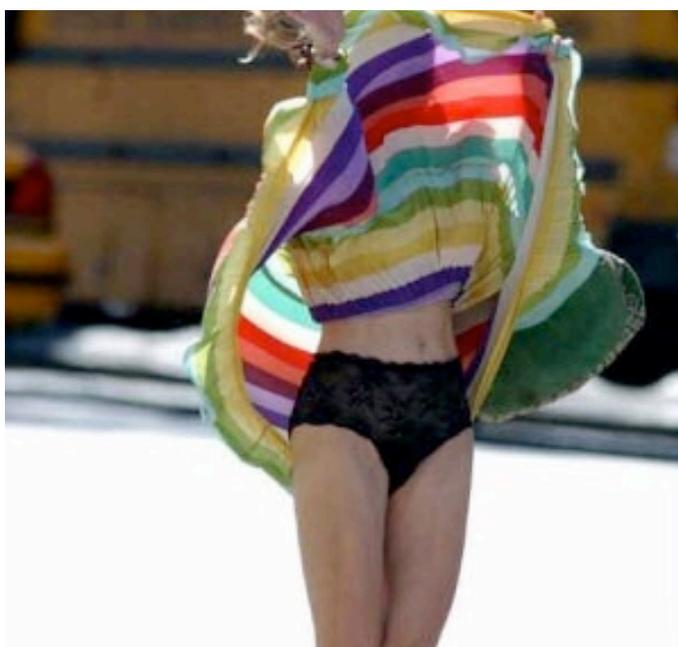
**Spesso mi chiedono se c'è più vento di un tempo. Alcuni trovano che c'è più Sud, altro più Nord... Io penso che è la pratica del volo in parapendio che si è evoluta, ben più delle condizioni meteo in sé stesse...**

Solo poco tempo fa, non si volava con la stessa frequenza e nello stesso modo d'oggi. Quando c'era vento sostenuto o condizioni molto forti, si rinunciava, si andava a far volare gli aquiloni o a fare un giro in fuoristrada... Oggi, le vele sono più facili, più veloci, più performanti, i ritmi della vita sono frenetici, si vuole tutto e subito. Allora, se si è deciso di volare, si decolla perché bisogna assolutamente fare un volo, a costo di ritrovarsi in condizioni limite. Spesso, tale decisione non risulta molto grave, perché il parapendio perdona molto. Forse non avremmo dovuto farlo, ma è andata...

Tuttavia, ci sono dei giorni in cui le condizioni non permettono a tutti di volare. Come ci sono dei giorni in cui non bisogna andare in montagna per il pericolo di valanghe. Ma... sono parecchi mesi che è stata programmata quell'uscita su quella cima tanto agognata (per volare o per una scialpinistica), ed allora, in un mondo dove si vuole tutto, come si può pensare di fare una croce su quel sogno d'evasione dopo un lungo periodo di lavoro? Però alle condizioni meteo o nivometriche non si comanda. Così è! Forse, è il caso che ciascuno di noi rifletta sul coinvolgimento nel volo, sulle proprie aspirazioni, su quello che tale attività ci apporta, vale davvero la pena avvicinarsi a certi limiti o superarli? Limiti che, ovviamente, sono diversi per ciascuno di noi.

Mi capita anche di osservare, sui decolli molto frequentati, un fenomeno di “effetto gruppo”. Un giorno di condizioni forti, il più bravo dei piloti locali decolla per primo. Conosce bene il sito, le condizioni, il suo materiale: tutto va bene. Il Club in visita, fa uscire, come cavia, uno dei suoi piloti più esperti. Tutto bene. Ed avanti così, sino a che decolla anche l'ultimo, con il suo livello tecnico e la sua esperienza largamente insufficienti per affrontare tali condizioni. Generalmente tutto finisce bene, perchè le vele attuali perdonano quasi tutto. Solo 10 anni fa, nelle stesse condizioni, probabilmente avrebbe volato solo il primo pilota, e tutti gli altri avrebbero rinunciato. Oggi tutti volano ed alcuni finiranno per forza per trovare che “c'è un forte vento” o che “pesta di brutto”!

Ed ancora, se è stato necessario utilizzare l'acceleratore molte volte, per molto tempo nello stesso volo, forse ci si dovrebbe chiedere se è stata una buona idea quella di decollare. È giuto usare l'acceleratore, ma solo per scappare da una zona infida o per evitare un Venturi. Se non si può fare a meno di tenere il piede schiacciato sull'acceleratore, dal decollo sino all'atterraggio, dov'è l'interesse, dov'è il piacere, dov'è il margine di sicurezza? Naturalmente è sbagliato anche il comportamento opposto: non decollare mai perchè si ritiene eccessivo il vento o la turbolenza. C'è una giusta via di mezzo da trovare, ed ogni pilota deve imparare a conoscere i propri limiti ed adattarsi ai margini di sicurezza che corrispondono al suo livello tecnico e mentale.





# SPAZI AEREI IN FRIULI

Con particolare riguardo alla attività di  
volo libero  
nella pedemontana e alta pianura Friulana

**Validità:** Le disposizioni di seguito sintetizzate sono in vigore dal 9 gennaio 2014 in forma sperimentale per 6 mesi; se confermate diventeranno definitive dal Luglio 2014.

**Riduzione del CTR di Aviano:** Il confine orientale del CTR è stato arretrato di 5 miglia nautiche circa assestandosi secondo una linea che lascia fuori i paesi di Maiano e Martignacco. L'area di Gemona e Bordano non sono più soggette ad alcuna specifica restrizione

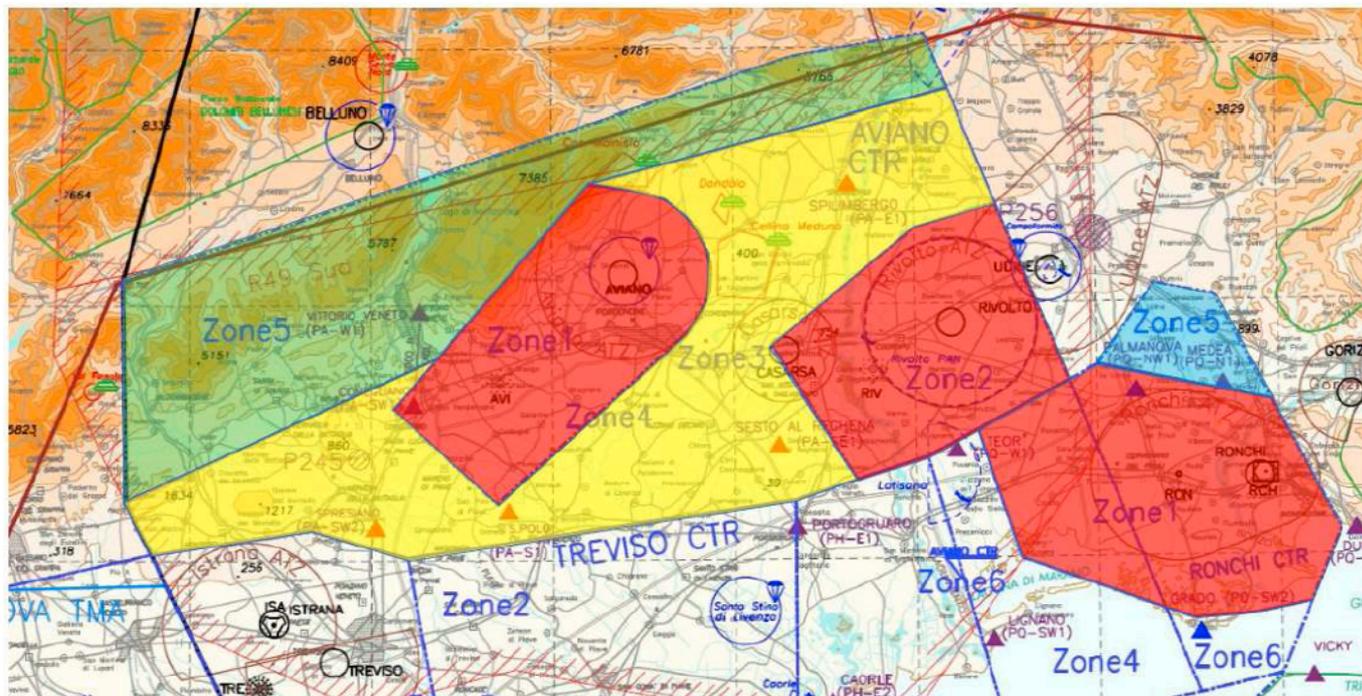
**Zona 5: E' stata individuata una fascia nord del CTR di Aviano** – Zona 5 in cui l'attività di volo libero è consentita 365gg/anno fino ad una quota di 10.000 piedi (3.048m). Tale zona include in particolare le aree di volo di Meduno, Maniago, Piancavallo, Pizzoc, Revine, Cesen-Valdobbiadene

Di seguito vengono sintetizzate le regole da seguire

**Nei giorni Festivi e nei weekend dalle 13 di venerdì a domenica**

**Nei giorni Feriali da lunedì a venerdì ore 13**

**Nella Pedemontana di Aviano dove è consentita solo attività limitata e soggetta a Notam.**

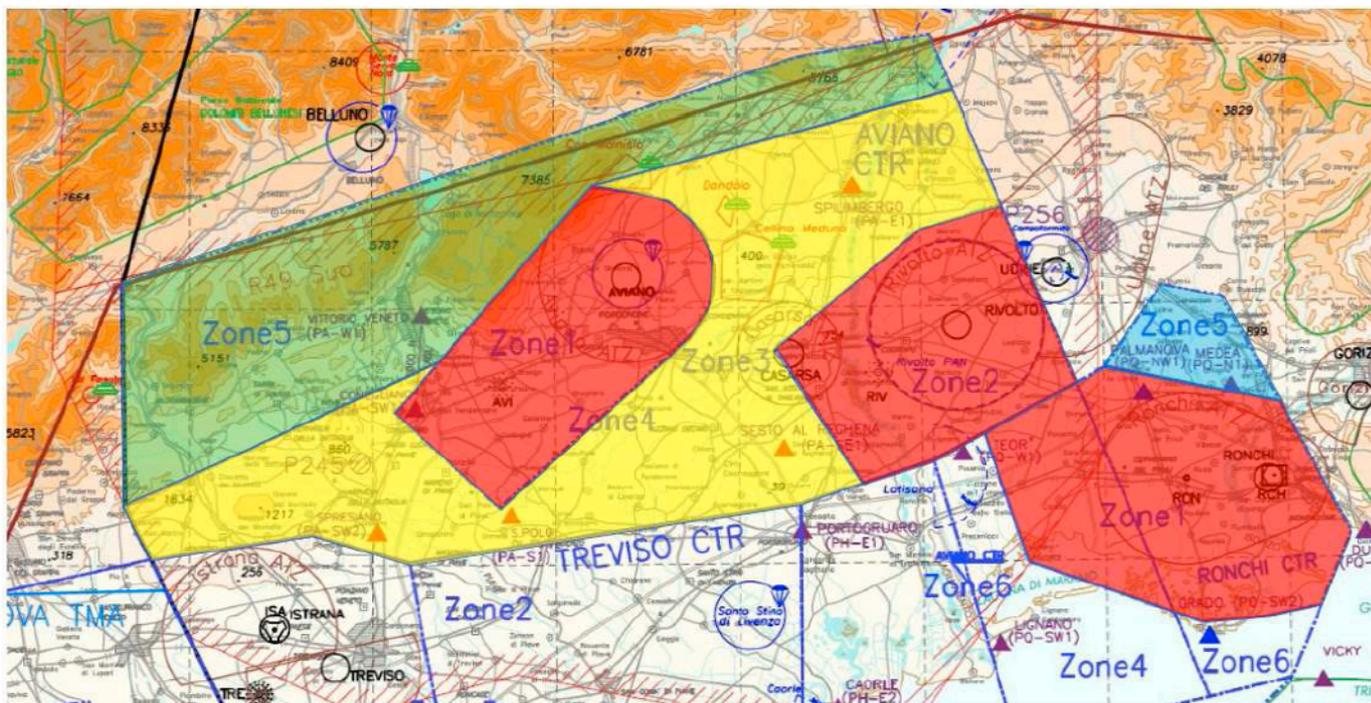


Tutti i giorni Festivi, e weekend da Venerdì ore 13:00 a Domenica ore 24

**VIETATO IL VOLO:**  
 CTR Aviano Zona 1 - Base Aviano  
 CTR Aviano Zona 2 - Aeroporto Rivolto  
 CTR Ronchi Zona 1 - Aeroporto Ronchi

**CONSENTITO IL VOLO:**

- CTR Aviano Zona 5 - Meduno-Maniago- Revine - quota max 3000m
- CTR Ronchi Zona 5 - appendice nord CTR Ronchi - quota max 900m
- CTR Aviano Zona 3 - Area centrale-inferiore - quota max 600 metri



Tutti i giorni Festivi, e weekend da Venerdì ore 13:00 a Domenica ore 24

**VIETATO IL VOLO:**  
 CTR Aviano Zona 1 - Base Aviano  
 CTR Aviano Zona 2 - Aeroporto Rivolto  
 CTR Ronchi Zona 1 - Aeroporto Ronchi

**CONSENTITO IL VOLO:**

- CTR Aviano Zona 5 - Meduno-Maniago- Revine - quota max 3000m
- CTR Ronchi Zona 5 - appendice nord CTR Ronchi - quota max 900m
- CTR Aviano Zona 3 - Area centrale-inferiore - quota max 600 metri

## DISPOSIZIONI PARTICOLARI PEDEMONTANA DI AVIANO

L'area pedemontana di Aviano ossia quella fascia che include i decolli di Caneva, Aviano Antenne e proseguendo verso Nord-Est ricade nella **Zona 1 del CTR di Aviano** e pertanto risulta sempre interdetta al Volo.

Il Delta Club Montecavallo, ha tuttavia richiesto e ottenuto un NOTAM che consente ai propri soci e ospiti di svolgere in maniera limitata attività di volo da Venerdì pomeriggio a Domenica e altre giornate festive previo il rispetto di un preciso protocollo.

Va sottolineato quindi che la possibilità di volare è condizionata al rispetto di una procedura che prevede tra l'altro, per ogni giorno in cui si intende volare, la richiesta del permesso di aprire l'attività di volo e un contatto costante con le autorità di volo da parte di un responsabile del club locale.

Chi intende praticare attività di volo in questa zona, nel rispetto dei termini consentiti, deve quindi accreditarsi come ospite e:

- **Contattare ogni volta preventivamente un socio del Montecavallo.**
- **Verificare la possibilità volare ed informarsi delle specifiche restrizioni**
- **Accertandosi della avvenuta dichiarazione di apertura voli.**

**Particolare attenzione va prestata anche alla presenza del poligono di tiro di Malnisio al quale è severamente vietato (oltre che pericoloso) avvicinarsi.**

