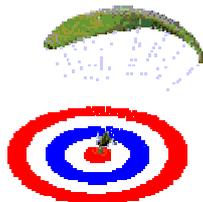


## Gare di Centro: ... e se provassimo



a  
considerarle  
più seriamente?

Quando si parla di un "pilota da gara" nell'ambiente del parapendio lo si identifica immancabilmente con un divoratore di chilometri, che vola sprezzante ed invulnerabile nelle condizioni più toste, con vele cattivissime. Sì, perchè *gara* si identifica con *gara di distanza*. Ma esistono altri tipi di gara nella nostra disciplina, che non richiedono di volare vele cattivissime per poter emergere e tanto meno in condizioni toste, anzi il contrario. Sto parlando della *gara di precisione in atterraggio*, specialità che sta assumendo sempre maggiore rilevanza anche a livello mondiale e che finora da noi non è stata considerata come una vera disciplina sportiva ma piuttosto goliardico ingrediente delle manifestazioni di volo associate a sagre e feste. Che qualcosa stia cambiando lo hanno percepito anche i nostri piloti di punta della classifica Precisione CFP, che da qualche tempo vengono regolarmente umiliati dagli amici sloveni (i quali combattono al livello di centimetro .. e non di metro come facciamo noi). Vogliamo provare a prendere più seriamente questa specialità? E allora iniziamo con alcune considerazioni.

1 - Per fare una prova di precisione occorrono *condizioni di aria calma* o quanto meno a regime laminare. La presenza di bolle e turbolenza in atterraggio fa sì che la componente "fortuna" giochi un ruolo troppo importante sul risultato.

2 - Nelle prove di precisione, si ottengono migliori risultati impostando la fase finale ad una

velocità inferiore ed utilizzando tecniche particolari, diverse da quelle del classico atterraggio in sicurezza. Se queste tecniche vengono utilizzate in condizioni aerologiche movimentate si creano delicate situazioni di rischio.

3 - Per affrontare seriamente sul piano agonistico una prova di precisione non è pensabile di arrivare a bersaglio *dopo un volo prolungato* che ha già impegnato il pilota; viene a mancare la necessaria concentrazione e sensibilità per rendere al meglio delle proprie capacità

Ne consegue che per consentire a questa disciplina di evolversi il consiglio direttivo ha deciso di rivedere alcuni aspetti organizzativi. Per ora inizieremo con l'anticipare gli orari delle gare, che si svolgeranno tra le 9.00 e mezzogiorno, termine ultimo in cui verranno eseguite le misurazioni. Questo già a partire dalla prossima gara del Bernadia programmata per Pasquetta. Per movimentare le manifestazioni e consentire ai non-agonisti di volare e divertirsi in compagnia stiamo comunque studiando delle soluzioni alternative.

FB

## BERNADIA ALLA RICERCA DI UN NUOVO ATTERRAGGIO

La notizia è arrivata come una doccia fredda: l'atterraggio di Torlano è stato affittato e verrà coltivato.

Immediata reazione di tutti i fedelissimi di Idilia che, una volta accertata l'inefficacia di qualunque iniziativa mirata a conservare quel terreno come atterraggio si sono dati da fare per valutare le possibili alternative. L'obiettivo è quello di trovare un altro campo nelle vicinanze, che garantisca la possibilità di atterraggi sicuri continuando a mantenere la taverna di Idilia come punto di riferimento per i nostri appuntamenti di volo e ... dopo-volo.

FB

## CAMPIONATI Italiani 2001 PREMIO IN PALIO per il miglior pilota CFP

Piloti di alto livello non mancano nel nostro club: lo dimostrano i notevoli valori espressi nei campionati Triveneto e Friulano nonché le eccellenti prestazioni nei voli di distanza dove il muro dei 100 km è stato superato.

Per incentivare i nostri migliori piloti a dar prova delle loro capacità anche a livello nazionale il Consiglio Direttivo del CFP ha deciso di istituire un premio di Lire 500.000 (cinquecentomila) a favore del pilota CFP che conquisterà il miglior piazzamento nella classifica generale del Campionato Italiano 2001 che si svolgerà in località Feltre - Dolada nel maggio 2001. Requisito per aver diritto al premio: risultare iscritto al CFP alla data della delibera consigliare (13/03/2001) per l'anno in corso.

F.B.

## Formazione piloti

Venerdì 2 marzo ci siamo incontrati nella sala parrocchiale della chiesa del Villaggio del Sole per affrontare il tema: "Approccio al volo di distanza".

In apertura alcune considerazioni preliminari, mirate a puntualizzare gli aspetti importanti da non trascurare quando si affronta un percorso di CX e nel contempo mirate a sfatare eventuali timori infondati che potrebbero condizionare chi non ha ancora avuto l'opportunità di provare questa meravigliosa esperienza. Successivamente è stato analizzato nel dettaglio un percorso classico, che offre buoni margini di sicurezza e grandissime soddisfazioni: **Gemona - Enemonzo**. Con l'ausilio di lucidi e schede distribuite ai presenti si sono analizzate le diverse tratte di percorso, le ubicazioni delle termiche, le quote necessarie per iniziare i traversoni, i pericoli, le cautele necessarie, le traiettorie consigliate. Grazie ancora a don Carlo che ci ha reso disponibile la sala.

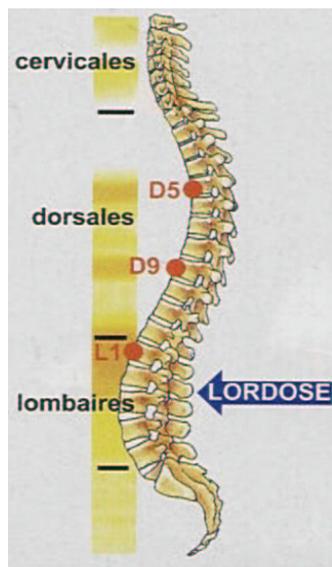
F.B.

# SELLE TTE

da *Aérial* n° 11 autunno 1999  
Jean-Paul Budillon Traduz. di Carlo Anzil

## LA POSIZIONE

Per le sellette, ai fini della sicurezza, si potrebbe applicare questa "filosofia": è meglio stare in piedi piuttosto che seduti, seduti piuttosto che sdraiati! In caso ci si trovi in condizioni a rischio, la posizione "di difesa" deve essere quella in piedi. Teniamo bene a mente il comportamento sconsigliato di quel pilota, che si divertiva ad atterrare col culo, per dimostrare ai suoi amici l'efficacia del suo airbag: dimostrazione fallita e frattura della colonna vertebrale!



**Le vertebre più a rischio di lesioni sono le lombari e le dorsali (in particolare, L1, D5 e D9)**

I test hanno dimostrato che basta una scucitura od un piccolo taglio per rendere inefficace l'airbag: ricordatevelo ed evitate di farlo strisciare al suolo.

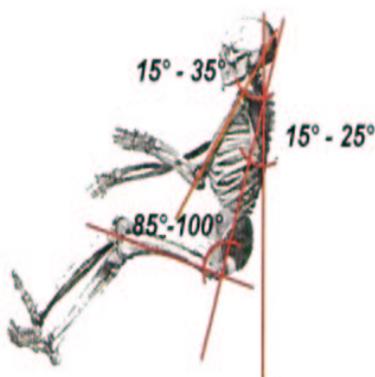
La selletta migliore è quella che vi consente di mettervi dritti al comparire del minimo pericolo. Atterrate sulle gambe, per attuire l'inevitabile successivo appoggio sul culo: così la vostra protezione sarà utile. Una selletta che vi obbliga a stare seduti nei momenti critici, è altrettanto sbagliata di un'auto con l'airbag che si apre prima dell'incidente impedendovi

l'uso del volante. Dunque il primo punto, per scartare una selletta, è il potersi facilmente mettere in piedi.

## Come in automobile

Il secondo punto riguarda la posizione in volo e tutta la gamma di posizioni possibili, da quella seduta a quelle più o meno allungate. Perché andare a tentoni? Su questo argomento, sono stati fatti migliaia di studi ergonomici: esistono delle risposte ed anche delle regole. Osservate e misurate il sedile della vostra macchina. La sua progettazione ed il suo disegno sono costati centinaia di milioni, e voi ci siete stati seduti sopra migliaia di ore: ci sono tutte le premesse, che la miglior posizione da assumere nella selletta, assomigli a questa!

## 3 fondamentali angoli ergonomici nella posizione seduta



In poche parole si possono così riassumere i dati fondamentali da rispettare: l'angolo, che la schiena forma con la verticale, non deve superare i 25°, le gambe devono formare con il busto un angolo quasi retto (compreso fra 85° e 100°).

Tutte le posizioni stile amaca, o peggio, le posizioni fetali (con le gambe raccolte al petto) danno una falsa impressione di benessere. Esse possono apparire "comode", quando si prende il fresco sotto il portico, ma non sono le più adatte per l'attività fisica. Queste posizioni invitano a lasciarsi andare e provocano l'incurvarsi della schiena (cifosi) e la perdita di tono dei muscoli preposti al mantenimento della postura. Tutti gli sportivi (ed anche chi fa lavori manuali) sanno che non c'è nulla di peggio che fare dei movimenti con una sola parte del corpo per prendere delle forti contratture (stiramenti e strappi). Se voi lavorate di braccia, mentre la vostra schiena s'infacchisce nell'imbrago, aspettatevi, alla fine del volo, di essere bloccati da crampi ed indolenzimenti, mentre credevate di esservi così ben sistemati nell'imbrago! Una corretta posizione

ergonomica fa muovere, con discrezione, i muscoli dorsali anche senza spostamenti (lavoro in isometria): si sta meglio, la testa funziona bene, si è più freschi in atterraggio e, se dovesse capitare di fare un atterraggio non proprio morbido, una schiena con i muscoli ben tonici si rivelerà ben più solida di una pila di ossa.

Nella pratica del parapendio si può anche superare l'angolo di inclinazione verticale di 25°. Anzitutto, per restare negli standard ergonomici, le braccia devono fare un angolo di una dozzina di gradi in avanti rispetto al busto, donde la necessità di spingere le spalle all'indietro, affinché le mani cadano naturalmente sui comandi dei freni. Non serve applicare "in toto" le norme delle sedie d'ufficio al parapendio, ma ricordiamoci che tutte le inclinazioni superiori ai 30° comportano un rischio per la schiena.

Al di là, si entra nel campo del "sdraiati" cioè di una scelta che non ha giustificazione alcuna per il pilota amatoriale.

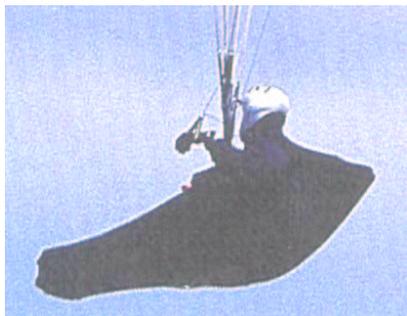
## Vero e falso "sdraiato"



**Vera posizione sdraiata**

Molti dei migliori piloti a livello mondiale, usano imbraghi dove il pilota è disteso, con la schiena dritta (in orizzontale). L'azione per pilotare la vela si fa ruotando tutto il corpo e trasmettendo il movimento anche per mezzo degli spallacci. Questo modo di guida ha a che fare con voi, come le gare di Formula 1 con la vostra auto. I medici federali vedono di buon occhio i "veri" imbraghi sdraiati. La schiena è nella posizione naturale del sonno, i dischi intervertebrali non sono compressi, restano idratati e morbidi. Inoltre, mentre si possono vedere molti piloti "normali" atterrare col culo, è abbastanza difficile immaginare un vero pilota da gara che atterra sulla schiena!

Certi imbraghi, detti "cocon" (bozzolo), sono dei falsi imbraghi sdraiati, con un profilo che semplicemente veste una selletta classica. Niente da dire se qualcuno li vuole utilizzare (il volo è libero!) ma alcuni piloti, adottano così una posizione semisdraiata, in una selletta convenzionale (certi produttori bastardi giocano sull'ambiguità). In questo caso la commissione medica grida: pericolo! La posizione "chaise longue", busto all'indietro, schiena arrotondata, spalle ingobbite, è una vera catastrofe dal punto di vista fisiologico: provoca cedimento della schiena, compressione e disidratazione dei dischi.



**Falsa posizione sdraiata: il pilota è seduto con le gambe distese**

L'aerodinamica è il solo argomento... ma ben fragile, a favore della posizione semisdraiata!

### Scia parassita

Nel 1988 si sono visti sbarcare in Francia dei Giapponesi, della Falhawk, con una selletta munita di una enorme appendice conica sul dorso. Più tardi Air Bulle presentò una piccola carenatura, ma poiché era incompatibile con l'uso dell'acceleratore, fu ben presto abbandonata. In teoria i Giapponesi avevano ragione: un profilo allungato all'indietro è più performante di una carenatura anteriore, per diminuire la scia (in motocicletta, i piloti hanno una specie di "gobba" sulla schiena e la sella ben allungata). In questo modo si spiega anche la piacevole sorpresa delle enormi protezioni dorsali che fanno diminuire la scia parassita!

Ma tutto si sciupa quando il pilota usa l'acceleratore. Allungando le gambe, scatena davanti a sé una turbolenza che degrada il suo CX: però fa anche diminuire la superficie frontale. I piloti che hanno fretta si lasciano prendere dall'uso incondizionato dell'acceleratore e dall'allungarsi.

Ma per guadagnare che cosa esattamente? (vedere gli esempi del riquadro). È compito dei produttori disegnare le sellette e provarle nella galleria del vento per trovare la sintesi migliore fra sicurezza, efficacia, confort.

Il pilota che vola disteso solo per "correre" è un ingenuo: si mette in pericolo per un guadagno ben misero.



**Pilota seduto con busto eretto:**

- Grossa scia parassita.
- Grande superficie frontale (in grigio)



**Come sopra con protezione dorsale voluminosa:**

- Scia parassita ridotta
- Superficie frontale come sopra



**Come sopra con gambe distese: I piedi provocano grossa turbolenza annullando i vantaggi del caso precedente**



**Posizione sdraiata: la turbolenza generata dai piedi in avanti viene compensata dalla ridotta superficie frontale**

### Inerzia in rotazione

Un facile esercizio: ben raccolti nella vostra selletta, voi potete facilmente ruotare a destra e sinistra su di un asse verticale. Allungandovi al massimo, aumentate l'inerzia ed il movimento è più lento. È lo stesso principio che sfrutta la pattinatrice quando fa la trottola: quando allarga le braccia, rallenta e si ferma. Se la vela prende una bella imbardata, c'è tutto l'interesse affinché il pilota ne segua immediatamente il movimento. Altrimenti...arriva il twist! Un pilota, che vola seduto, può stringere la ventrale

più di uno che vola sdraiato e che deve tenerla più aperta, per prevenire il twist, e che quindi sarà più sballottato. Dunque, volare sdraiati non comporta altro che inconvenienti, ai fini della sicurezza. Ed allora... ancora uno sforzo, signori, rispettate sia i principi dell'aerodinamica che quelli dell'anatomia!

Carlo Anzil

## La voce dei "Cuccioli"

### Sauris 2001

Finalmente è arrivata la "Due giorni a Sauris", ma ahimè, è già tutto finito, è rimasto solo un ricordo, anzi un piacevole ricordo, visto che ho conquistato il "Trofeo Cuccioli". (Ero l'unico bambino).

Speriamo che il prossimo anno ci sia il mio amico Matteo, Iris, le sorelle Baccara, ed altri bambini, così anch'io potrò divertirmi con i miei amici.

Il sabato, mentre aspettavo che il mio papà scendesse con la vela, mi sono divertito a giocare con Iris sulla neve con il suo slittino, e dopo un po' siamo diventati amici, peccato che abbia dovuto ritornare a casa con il suo papà.

Alla sera, dopo una brevissima cena, già ronfavo sotto le coperte. Erano le ore 21:30.

Domenica mattina, ore 08:00, ero già pronto per la colazione, cielo azzurro, sole promettente.

Ho fatto amicizia con una bella ragazza di nome Manuela, ho partecipato insieme a lei alle misurazioni in atterraggio degli amici di volo. Ho anche giocato parecchio sulla neve con Matteo, ormai ci ritroviamo in questa bellissima occasione.

Finalmente alle 15:00 del pomeriggio, anch'io ho potuto dire la mia, la gara di sci mi stava aspettando.

La neve però, era ormai una minestra. Mi sono divertito tantissimo!

Fine serata, pastasciutta con fame da lupi, e premiazioni, soprattutto per gli Sloveni. Bravissimi!

Vi mando un avviso personale:

Cuccioli vi aspetto numerosi per l'anno prossimo, ci divertiremo tantissimo.

Un Arrivederci

**dal piccolo Enrico Nastri.**

## Calendario Triveneto

**Feltre:** 18/03

**Aviano:** 06/05

**Bassano:** 30/06 + 01/07 (2 gare valide)

**Falcade:** 29/07

**Pinzolo:** 26/08

**Dolada:** 01/09 + 02/09 finale ad oltranza  
(2 gare valide)

## Calendario Friulano

**1 appuntamento:**

**31 marzo – 1 aprile**  
due giornate di gara

ore 10:00 ritrovo presso la pizzeria "Al Sole"  
lungo la statale Udine-Tricesimo

In base alle condizioni meteo della giornata si deciderà sul momento dove effettuare la gara  
(non scordate la carta d'identità nel caso ci si recasse a Lijak)

**2° appuntamento:**

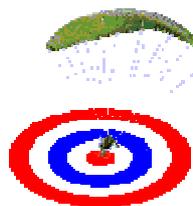
**7 - 8 luglio**

**3° appuntamento:**

**8 - 9 settembre**

## CAMPIONATO CX 2001: LE PRIME DICHIARAZIONI

Pilota	Percorso	km	K	punti
Pirata	Caneva – Malnisio - Caneva	39	1,5	59
Carlo	Lijak – Gradiska Tura (Vipsvs)	24	1,2	29
Paolo	Berndia – Mali Varh P.Montemaggiore-Pradielis	21	1,0	21



Campionato  
**CFP**  
Precisione

## Bernadia

Lunedì 16 aprile 2001  
Pasquetta

PROVA VALIDA PER CAMPIONATO CFP PRECISIONE

Apertura iscrizioni: ore 9:00

Ore **12:00 fine gara**

(dopo tale ora le misure non verranno più rilevate)

*Il pomeriggio potrà essere dedicato agli aspetti ludici della festa e a voli in termica e di durata*

## Caporetto / Livek (SLO)

**21 aprile 2001**

Org: DJP Adrenalin;  
INFO: Darko Kragelj +386 (0)31 557 966

PROVA VALIDA PER CAMPIONATO CFP PRECISIONE  
e per il trofeo Alpe Adria

## VolkeMarkt (Austria)

**23 giugno 2001**

Org: Sport Union;  
INFO: christian.fluch@wild.at

PROVA VALIDA PER CAMPIONATO CFP PRECISIONE  
e per il trofeo Alpe Adria

## Musi

**5 agosto 2001**

Org: Legionaria;  
INFO: Bio: 0328-4865107

PROVA VALIDA PER CAMPIONATO CFP PRECISIONE  
e per il trofeo Alpe Adria

## Buzet (Croazia)

**29 settembre 2001**

Org: KSL Tici Buzet;  
INFO: Josef Rabic ksl-tici@pu.tel.hr

PROVA VALIDA PER CAMPIONATO CFP PRECISIONE  
e per il trofeo Alpe Adria