

12
2001

N°79

NOTIZIARIO

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

Meduno:

Addio al nostro atterraggio

Non è stata una decisione facile, ma ahimè obbligata. Chi si recherà a Toppo, in quello che per anni è stato il campo di atterraggio del CFP, non troverà più la bacheca e tra alcuni mesi, magari ci sarà una rigogliosa piantagione di mais. Con decisione del direttivo, avvallata nel corso della recente assemblea, rinunciamo a gestire il campo di atterraggio di Toppo - Meduno. Le ragioni che ci hanno indotto a questa scelta sono molteplici ma certamente la più importante è la mancanza di un gruppo di soci assiduo frequentatore del posto motivato a prendersi cura del campo e dello sfalcio dell'erba, dell'aggiornamento della bacheca, del rapporto con enti ed autorità locali, di promuovere e tutelare la presenza del CFP in loco. Come ribadito anche nel corso dell'assemblea il CFP intende perseguire una politica di apertura nei confronti degli altri club di volo; il Valinis 2000 ha dimostrato e sta dimostrando un impegno nei confronti del volo a Meduno che è sotto gli occhi di tutti. Perché allora disperdere energie per mantenere in vita una seconda struttura con il risultato di offrire un'immagine del volo libero scoordinato disunito? Rivolgiamo piuttosto queste energie per perseguire obiettivi nell'interesse del volo libero operando insieme agli amici del Valinis 2000.

F.B.

Assemblea dei Soci

La domenica mattina se non si vola è meglio stare a letto! Sono pienamente concorde e come me lo pensano i molti amici che domenica 16 dicembre hanno disertato l'Assemblea Annuale dei Soci lasciando ad uno sparuto gruppo di fortunati (me compreso) la fortuna di godere di proiezioni di splendidi video, luccicanti immagini e futuristiche presentazioni multimediali nel calore della frasca di Idilia.

Inizialmente Franco ha fatto una panoramica sulle principali attività del 2001, anno ricco di attività di ogni genere, e quindi c'è stata la presentazione, discussione e approvazione dei bilanci (Consuntivo e Previsionale).

La discussione si è poi incentrata sui seguenti argomenti:

- sistemazione ed ampliamento decollo Bernadia-est
- apertura nuovi decolli ed atterraggi a Cergneu ed Attimis
- manutenzione biposto del Club
- abbandono, nel 2002, dell'atterraggio di Meduno per assenza di manutenzione ed interesse
- innalzamento della quota Sociale da 30.000€ a 20€ dal 01/01/2002
- mantenimento dell'atterraggio di Torreano di Cividale
- conferma dello Status di Socio Onorario a Don Carlo
- respinta la richiesta per conferire tale Status anche alla gentile Elena
- ristrutturazione del sito WEB del CFP (www.centrofriulanoparapendio.it)
- illustrazione delle 2 formule assicurative offerte dalla AXA tramite la FIVL

A questo punto, dopo un'ultima visione di foto e video, il clima propizio (-2° C !!!) ha spinto i più verso il decollo Bernadia per una degna e gloriosa chiusura dell'Assemblea dei Soci 2001. Ciao e Buone Feste.

Paolo M.

Gara di efficienza

Diciotto iscritti, quindici al via (tre traditi dalle deboli condizioni che non hanno consentito di fare top ed essere in decollo alle 14:30 per l'apertura finestra. Gion oltre a vincere il campionato bersaglio si è aggiudicato la "coppa bombardiere" posizionando il suo sacchetto di segatura più vicino al centro di tutti gli altri (... precisino il Gion...). Questa la classifica finale della prova di efficienza che vede in testa Zonca su Radical.

Pilota	vela	classe	Effic
Marco Zonca	Radical	DHV 2-3	7,65
Gianni Tomat	Viper	DHV 2-3	7,48
Gianni Matteu	Onyx	DHV 1-2	7,33
Ale Peruzzi	Bliss	DHV 2-3	7,23
Claudio Pirata	Omega 5	DHV 2-3	7,16
Claudio Ceoldo	Saphir	Perform	7,02
Ugo Variola	Viper	DHV 2-3	7,01
Gianandrea Gobbo	Sonic	DHV 2	6,89
Carlo Anzil	Sigma 5	DHV 2	6,63
Anna Maria Zamparo	Onyx	DHV 1-2	6,29
Vittorio Scubla	Onyx	DHV 1-2	6,26
Roberto Michieli	Relax	DHV 1-2	6,11
Franco Baccara	Edel 8000	Standard	5,73
Tita Lanzutti	P22	Standard	5,59
Dario Princic	AGT 121	Standard	5,06
Claudio Guglione	Maxx	DHV 2	non partiti
Francesco Cellante	Maxx	DHV 2	
Pino Duz	Maxx	DHV 2	

VELE STANDARD e DHV 1

Su Parapente Mag n° 77 Sett/Ott. 2001 è stata fatta una panoramica delle più attuali vele omologate in classe Standard e DHV 1 (con qualcuna in DHV 1-2). Alla fine delle prove è stato redatto un articolo che ritengo possa interessare molti piloti e... che fa pensare.

Riassumendo...

Un'ala scuola non viene realizzata per fare cross, gare, acrobazia. Deve essere di costruzione semplice, facile da capire e da usare, e deve assicurare gli istruttori. I risultati di queste esigenze sono: delle vele con profili molto stabili, con un'escursione molto lunga dei comandi dei freni che diventano progressivamente molto duri, quasi dissuasivi... al fine di perdonare le grandi e brutali tirate di freno degli apprendisti piloti più smanettoni. Evidentemente ciò va un po' a discapito del piacere e della precisione di pilotaggio. Questo come regola generale. Provando e paragonando 17 vele di questa categoria, come noi abbiamo fatto, si scopre, fortunatamente, ogni tipo di variante. Fra di esse ce ne sono addirittura un paio con i comandi (relativamente) leggeri, ed alcune altre che hanno delle prestazioni strepitose. Fate la vostra scelta. In ogni caso noi, che facciamo le prove per mestiere, anche con più di dieci anni di volo alle spalle, ci siamo divertiti a volarle. È gradevole e rassicurante volare sotto una vela di questo tipo! Certamente sotto le migliori fra quelle provate... perché sicuramente fra di esse c'è anche qualche "diesel"!

Allora, se state imparando o vi siete appena brevettati, se non vi siete affatto sentiti a vostro agio con una vela più vecchia, se non volate spesso... scegliete fra una di queste, preferibilmente una di quelle che già vi tentano, dopo

aver solo letto le nostre prove comparative. Senz'altro troverete quella che fa al caso vostro. Volatela a lungo e non cambiatela, se non dopo un bel po', quando avrete imparato a fare tutto con lei e sarete pronti per passare alla categoria superiore: la vera sicurezza sta proprio in questo!

Le omologazioni hanno dei limiti!

DHV, CEN, Standard... non fidatevi troppo ciecamente di tutte queste rassicuranti etichette! Esse sono molto utili ed effettivamente garantiscono che i comportamenti di base della vela sono sani. Ma una vela resta una vela, così come un'auto resta un'auto ed una moto una moto. Anche l'auto più sicura del mondo può essere fatta cappottare e non c'è alcun interesse a mettere un aereo in vite per vedere se si può uscirne. Durante la nostra prova sulle "vele scuola", Philippe Lami ha voluto vedere se ali di questo tipo, particolarmente sicure, possono veramente sopportare di tutto.

Coraggiosamente, egli è andato a fondo nei suoi tentativi deliberatamente caotici: ad esempio ha fatto stalli mantenuti, con uscite senza alcun controllo da parte del pilota! Come previsto, neppure le ali più sicure del mondo possono fare tutto da sole e richiedono un minimo di pilotaggio. Lasciando, di proposito, fare tutto alla vela, dopo uno stallo, con una di esse si è ritrovato in twist, incravattato ed ha dovuto lanciare l'emergenza. Alcune hanno mostrato una tendenza al comportamento "neutro" nella vite. Questo deve sorprendere? Da molto tempo si sa che con le vele di nuova generazione lo stallo è una manovra a rischio.

Un'ala non è fatta per andare in stallo e, supponendo che ciò possa capitare (evento molto poco probabile), il pilota dovrà intervenire, sia pure con un piccolo intervento (anche con un DHV 1), per uscirne correttamente. Neppure la più severa omologazione del mondo

potrà trasformare un parapendio in una macchina infernale che non va in twist e che non si incravatta. Allora sì, che tutto... diventerebbe molto noioso! Ma, grazie a Dio, servirà sempre un pilota ai comandi.

Quelli che non accettano queste idee devono senz'altro dedicarsi, non al volo libero con il parapendio, ma ai video-giochi dove sono permessi tutti gli eccessi... con conseguenze del tutto virtuali!

(Tradotto da **Carlo Anzil**)

Ripiegamento emergenze

Anche quest'anno il c'è stato il tradizionale appuntamento per dedicare un po' di cura all'attrezzatura di volo. Nella palestra di Vedronza ci siamo ritrovati con Gianni e Pino per aprire e ripiegare le emergenze. Pino lo ripete ormai da anni, che un buon pilota dovrebbe essere in grado di ripiegarsi l'emergenza da solo. Qualcuno ha raccolto il messaggio e ci prova ma chi svolge questa operazione si e no una volta l'anno preferisce comunque procedere sotto lo sguardo attento di qualcuno più esperto in tema di procedure di ripiegamento. Grazie Pino, grazie Gianni. Contiamo sul vostro supporto anche il prossimo anno

FB

Nuovo decollo a Porzus?

E' da un bel po' che Vittorio sta dedicando ore ed ore di paziente lavoro sia a ripulire e rendere agibile il terreno che a rintracciare i proprietari ed ottenere le necessarie autorizzazioni per far sparire le piante indesiderate. Il terreno idoneo è stato individuato, ci si arriva comodamente vicinissimi in macchi-na e dai resoconti di Vittorio la mani-chetta tira costantemente in su.

Forse tra non molto saremo in grado di organizzare una grande festa di inaugurazione!!

FB

Cena sociale

Quest'anno l'appuntamento era a Mossa da Mic (si scrive così?). Buono il cibo e contenuto il prezzo; alcune lamentele sul servizio, per qualche difficoltà in fase di avviamento. Una bella serata in compagnia, per ricordare i più bei voli, le più brutte chiusure, le più generose termiche e per programmare sognando ad occhi aperti gli ambiziosi voli del prossimo anno.

La consueta tombola ha visto assegnare il più ambito premio, un "piro piro" a Francesco Comelli che, seppure assente, aveva delegato l'acquisto di una serie di cartelle.

La premiazione dei piloti che si sono distinti nei campionati 2001 a visto come protagonisti nuovi volti accanto ai vecchi volponi. Il più felice alla fine della cena? probabilmente Marco Zonca che dopo anni di km su km accumulati nei vari voli di cx, finalmente è stato baciato dalla fortuna aggiudicandosi il GPS nuovo fiammante, quello appena messo in commercio specifico per le gare di volo libero

FB

A l b o d b r o p r e c i s i o n e v a l o r e m e d i o s u t r e p r o v e

Centro Friulano Parapendio		2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995
cm		cm						
1	De Cecco David	67					67	694
2	Rorato Bruno	70						70
3	Gobbo Gianandrea	87	87	420				
4	Nastri Aldo	99				99		104
5	Rasura Paolo	106						106
6	Zuccolin Tullio	113					113	
7	Anzil Sergio	144			144	824		
8	Nonino Eugenio	151					151	302
9	Ciani Fabrizio	158						158
10	Baccara Franco	165	165		336		597	833
11	Lanzutti Titta	184					184	
12	Princic Dario	190				190		
13	Perusini Toni	213						213
14	Ceoldo Claudio	219		219				470
15	Zonca Marco	243					243	
16	Ferrarin Sergio	268						268
17	Spaggiari Renato	312			312			801
18	Giorgolo Carla	330						330
19	Savoia Alberto	360						360
20	Agosto Luca	375		375				
21	Massi Marco	381					381	
22	Toneatti Lucio	395					395	920
23	Beinat Daniele	407						407
24	Scubla Vittorio	413					413	696
25	Paravano Ivan	417						417
26	Tomat Gianni	438		438				



Voli nella pedemontana di AVIANO

E' opportuno ricordare a tutti i piloti che il volo nella pedemontana di Aviano è soggetto a restrizioni; in particolare è concesso soltanto nel pomeriggio di venerdì e nelle giornate di sabato, domenica e festività. Si raccomanda il rispetto di tali restrizioni in particolare ora che il livello di vigilanza è salito in concomitanza dell'allarme terrorismo.

SAURIS

9-10 febbraio 2002

Programma in fase di definizione tra non poche difficoltà sul piano organizzativo per coordinare disponibilità del gatto, organizzazione dello slalom e accordi diretti col Padreterno per una meteo propizia.

Questo è quanto si può anticipare:

gara di sci: **forse**

gara di centro: **probabile**

Serata in rifugio da Miro: **sicura**

Avventura e divertimento: **garantiti**

Si consiglia agli incalliti partecipanti ed a tutti gli interessati di comunicare una pre-adesione (anche se al buio) per agevolare l'organizzazione logistica ... a meno che non si cerchi proprio una avventura totale ...

gita sociale

Carnevale a Monte Rosso (Cinqueterre)



16 - 17 febbraio 2002

Per informazioni e adesioni contattare Carlo Anzil 347-4421320

Quote associative 2002



Rimane invariata rispetto allo scorso anno la **quota associativa di Lit 80.000 (€ 41,32)**

C'è da scegliere invece riguardo alla forma assicurativa per la quale vengono offerte 2 possibilità:

Prima proposta assicurativa (A)

Costo € 20,66 (Lit. 40.000)

- Massimale: 1 Miliardo (minimo di legge)
- Danni indiretti fino a 150 milioni, con scoperto del 10% ed un minimo di 500 mila lire

È la formula dello scorso anno mantenuta al costo minimo riducendo il massimale principale ad 1 miliardo. E' la copertura minima di legge per volare in monoposto in Italia. **Il massimale non è più sufficiente in molti altri paesi!**

Nuova proposta aggiuntiva (B)

Costo € 41,32 (Lit. 80.000)

- Massimale: 2 Miliardi
- Massimale per danni indiretti 200 Milioni, con nessuno scoperto
- Piena validità all'estero !!

È una polizza migliorata nelle condizioni dei danni indiretti.

La quota di iscrizione piloti al CFP decisa in assemblea per il 2002 è di 20,00 €

In definitiva questi gli importi da pagare:

	A	B
CFP	20,00 €	20,00 €
FIVL	41,32 €	41,32 €
Assic	20,66 €	41,32 €
Totale	81,98 €	102,64 €

Per regolarizzare la posizione associativa si può versare l'importo direttamente tramite un consigliere oppure effettuare un bonifico sul conto bancario: c/c 4636/1 Cariplo UD - abi 03069 cab 12310 intestato a **Franco Baccara**.

Comunque avvisate con una telefonata (Franco: 3294133588) dell'avvenuto pagamento per garantirvi una tempestiva copertura assicurativa.

FB