

7-8
2002

N° 84

NOTIZIARIO

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

Svolà in Bernadia 2002 La Woodstock del volo libero!!

La Bernadia è abituata a stupire i suoi volatori ma quest'anno ha esagerato!!

La festa è iniziata come promesso già il sabato con volo libero, birra a caduta e grigliatone all'argentina! Tutti su di giri già all'imbrunire, ma la festa è impazzata quando, circondati dai temporali, nell'unico spazio sereno del Friuli, è iniziato il concerto rock: i fans sembravano impazziti, ballavano come forsennati, lanci di reggiseni e mutandine, birra a fiumi e uno strano odore nell'aria! Ma dove siamo??? A Woodstock?? Una serata difficile da dimenticare soprattutto per qualcuno ... La domenica di nuovo tutti a 1000 e già per pranzo la cucina ha sfornato griglia, prosciutto, speck, e con le pance piene il cielo di Torlano si è riempito di mille colori: anche quest'anno numerosi partecipanti da quasi tutti i club friulani si sono cimentati nella classica gara di centro. Premi per tutti come da tradizione e poi avanti fino a notte fonda a festeggiare. Ultimi a mollare l'osso quelli dell'Ali Libere Gemona rimasti fino a «fine fusti». Volevamo stupire con una festa in grande.abbiamo stupito anche noi stessi!

Qualche numero:

- 300 litri di birra;
- 100 litri di vino;
- 1 prosciutto;
- 1 speck;
- un vitello,
- un maiale
- mezzo pollaio alla griglia;

La classifica:

	pilota	gruppo	cm
1	Michieli Roberto	Legionaria	55
2	Anzil Sergio	Legionaria	70
3	Nonino Eugenio	CFP	100
4	Martinis Giorgio	Pignau	140
5	Degano Massimo	ALG	210
6	Gobbo Gianandrea	Legionaria	260
6	Rugo Marco	Adventure	260
8	Comelli Francesco	Legionaria	280
9	Guglione Claudio	CFP	300
10	Comelli Paolo	Legionaria	520
11	Casasola Giuliana	ALG	540
12	D'Este Andrea	Valinis 2000	550
13	Blasotti Paolo	ALG	590
14	Collinassi Maurizio	ALG	860
15	Marcuzzi Denis	Legionaria	950
16	Scubla Vittorio	CFP	990

Arrivederci al prossimo anno!!

Roby

CLASSIFICA DEL CAMPIONATO PRECISIONE CFP aggiornata a fine luglio

pos	Pilota	media cm	punti	valide	fatte	dettagli
1	Anzil Sergio	397	1810	2	2	- Sauris 120 cm - Bernadia 70 cm
2	Degano Max	473	1582	2	2	- Torlano 208 cm - Bernadia 210 cm
3	Peruzzi Alessandro	493	1522	2	2	- Sauris 258 cm - Torlano 220 cm
4	Gobbo Gianandrea	535	1395	2	2	- Torlano 345 cm - Bernadia 260 cm
5	Scubla Vittorio	645	1064	3	3	- Torlano 200 cm - Ovaro 746 cm - Bernadia 990 cm
6	Ceoldo Claudio	675	976	1	1	- Sauris 24 cm
7	Michieli Roberto	685	945	1	1	- Bernadia 55 cm
8	Nonino Eugenio	700	900	1	1	- Bernadia 100 cm
9	Zonca Marco	710	870	1	1	- Torlano 130 cm
10	Agosto Luca	717	850	1	1	- Torlano 150 cm
11	Calligaris Demetrio	750	750	1	1	- Torlano 250 cm
12	Tomat Gianni	759	723	1	1	- Torlano 277 cm
13	Comelli Francesco	760	720	1	1	- Bernadia 280 cm
14	Guglione Claudio	767	700	1	1	- Bernadia 300 cm
15	Comelli Paolo	840	480	1	1	- Bernadia 520 cm
16	Baccara Franco	863	410	1	1	- Ovaro 590 cm
17	Spaggiari Renato	870	390	1	1	- Sauris 610 cm

A QUALCUNO PIACE GRANDE

L'eterno dilemma si ripropone costantemente a chi è in procinto di acquistare una nuova vela: taglia superiore o taglia inferiore? E' meglio volare una vela *ben caricata* o *piuttosto scarica*?

Esempio: nudi pesate 72 chili ed il vostro peso totale in volo (PTV) è di 90 kg. Potete scegliere la taglia 26 (PTV 70/90) o la 28 (PTV 90/110). Che fare?

Sentiamo qualche opinione qualificata

da *Parapente Mag* n° 82 07-08 2002
traduzione di Carlo Anzil.

Patrick Avenne e Jérôme Canaud, oltre all'attività di istruttori presso la loro scuola Aéroslide ad Annecy, sono entrambi, da molti anni, piloti che effettuano i test per il laboratorio FFVL - Aérotest. Avvezzi alle manovre estreme, abbiamo loro chiesto di ricercare, attraverso i dati di volo (velocità, tasso di caduta, efficienza, ecc.) ed il comportamento sia in volo normale che in simulazioni di incidenti di volo, tutto ciò che differenzia una vela a seconda che essa sia volata al minimo o al massimo PTV. Ricordiamo che il PTV (Peso Totale in Volo) comprende tutto ciò che è in volo: il pilota con tutto il suo vestiario, la vela, la selletta con la protezione, l'emergenza, il sacco vuoto, la strumentazione, l'eventuale zavorra, ecc. Patrick e Jérôme hanno volato quattro diverse vele di classe Standard e Performance, delle quali non faremo i nomi perché i due test pilots hanno l'obbligo della segretezza, ma ciò non ha alcuna importanza ai fini della valutazione delle differenze riscontrate volando in basso o in alto della forchetta.

Velocità: differenza di 5 km/h.

Patrick e Jérôme volavano dapprima al peso minimo della forchetta, poi facevano Top e ripartivano con 20 chili di zavorra per provare la stessa vela al carico massimo previsto dalla casa costruttrice. Hanno misurato le velocità a tre regimi: 1) velocità

minima, 2) velocità massima a braccia alzate, 3) velocità massima con acceleratore a fine corsa. I valori esatti rilevati non ci interessano, in quanto non parliamo delle singole vele, mentre le differenze rilevate sono molto interessanti e dicono molte cose. Qualunque sia l'ala e la velocità misurata, la differenza media è stata costantemente di almeno 5 km/h: mai inferiore, talvolta leggermente superiore. Passando dal peso minimo al peso massimo si ha quindi un deciso guadagno di velocità. Ma ciò significa anche che quando si è belli carichi serve maggior velocità per decollare e si atterra con una maggiore velocità da smaltire. Anche la velocità di stallo aumenta perché tutto il campo di velocità risulta spostato verso l'alto. Questa differenza è stata rilevata su tutt'e quattro le vele in esame con uno scarto di circa 1 km/h. Forse su altre vele tale differenza può diminuire o aumentare: quindi non si può generalizzare, ma... diciamo che le prove fatte danno una buona indicazione!

Comportamenti: differenze importanti!

Questo scarto di 5 km/h non farà stupire nessuno, infatti, anche se i valori sono un po' superiori a quelli immaginati, tutti già sanno che la velocità aumenta all'aumentare del carico. Quello che invece ci ha decisamente lasciati stupiti è stato il diverso comportamento delle vele. Patrick e Jérôme hanno volato in termiche forti e turbolente, poi hanno concatenato delle manovre tipiche dei test (viti tirate, chiusure frontali a braccia alte e poi a tutto speed, stallo asimmetrico, ecc.). Prima constatazione: lo sforzo sui comandi aumenta con il carico, soprattutto alle basse velocità. Invece non si può fare un discorso generale sull'escursione dei freni. Tuttavia Patrick e Jérôme hanno notato che a pieno carico la vela si pilota con una minore escursione dei freni, il che compensa parzialmente lo sforzo maggiore richiesto: "lo sforzo richiesto non è più grande, a meno che non si vada a cercare le basse velocità" è il parere di Jérôme Canaud.

Chiusure

Prendiamo ad esempio la chiusura frontale accelerata: "con qualsiasi vela, le manovre di Simulazione di Incidenti di Volo (SIV) sono molto più smorzate a massimo carico: anzitutto la vela sembra partire più forte, ma ammortizza molto più velocemente, restando ben compatta, e la riapertura è progressiva. Invece, a carico

minimo, l'ala è più fragile, ha un abbattimento più ampio, e soprattutto una riapertura più brutale, che può più facilmente dare inizio ad una cascata di configurazioni inusuali...

Provocando degli accentuati movimenti di beccheggio, a carico minimo si provoca rapidamente la chiusura mentre a carico massimo è veramente molto difficile farla chiudere".

Questa differenza di comportamento la si ritrova su tutte e quattro le ali ed in tutte le manovre. La manovra di brusca virata per esempio (affondo brutale ed ampio di un comando per evitare un ostacolo immaginario): a carico minimo, la semiala tende a partire in stallo asimmetrico mentre al massimo carico non c'è alcun problema e la vela semplicemente continua la virata. Anche in vite (360° stretti) la vela più carica rimane più coerente: il pilota è molto più sollecitato fisicamente, c'è più energia in gioco, ma la rotazione si mantiene più facilmente ed il ritorno al volo lineare avviene in maniera più dolce (in uscita dalla vite i movimenti di rollio e beccheggio sono meno accentuati).

In termica

È qui che si nota la differenza più importante! A carico massimo, le quattro ali sono risultate molto più gradevoli e facili da pilotare: "a carico massimo, si ha dapprima l'impressione che si muova un po' di più, perché l'ala è più mobile ai piccoli spostamenti, ma al contrario essa dimostra una grande solidità. A peso minimo, l'ala rimbalza nelle grosse turbolenze, addirittura con le bretelle che si scaricano, presenta un comportamento a scossoni, come se prendesse dei colpi, che il pilota deve subire e stare sempre con i freni in azione, chiude fragorosamente: in poche parole è molto meno rassicurante! Una volta caricata al massimo peso previsto, la stessa vela ritorna ad essere docile e stabile, il comportamento non è più a scossoni ma un dolce scivolare, non c'è più bisogno di frenarla continuamente anzi la si può lasciar volare e fare tutte le evoluzioni molto più serenamente. La differenza è veramente notevole.

Inoltre, l'ala ben caricata, è più incisiva, morde meglio la massa d'aria e le termiche, penetra meglio, mentre a carico minimo si ha spesso l'impressione di andare a sbattere contro un muro d'aria. L'ala caricata gira con più precisione, più armoniosamente, senza movimenti parassiti, permettendo di centrare meglio le termiche e quindi di meglio sfruttarle. In breve: in termica un'ala

ben carica è molto più piacevole ed efficace e le sue potenzialità sono più facili da sfruttare in quanto la si può lasciar volare.”

Conclusioni

I costruttori consigliano spesso di volare nella metà alta della forchetta PTV. Jérôme Canaud e Patrick Avenne confermano sottolineando l'importanza del guadagno di velocità e l'aspetto più incisivo e preciso di un'ala carica. La sorpresa sta nel fatto che, con il carico massimo, non solo migliorano le prestazioni ma anche il piacere del volo e la sicurezza. Migliore coerenza, migliore smorzamento, migliore solidità in turbolenza: tutto parla a favore della vela ben carica. In parte ciò è dovuto al fatto che a carico massimo il peso del pilota è importante in rapporto a quello della vela (attenuazione dell'ampiezza del movimento di beccheggio). A carico minimo accade il contrario: il peso della vela è relativamente importante ed i movimenti di beccheggio sono meno ammortizzati.

Tuttavia attenzione: a carico massimo le basse velocità sono più elevate! Bisogna tenerne conto in fase di decollo e di atterraggio; soprattutto chi vola da poco, si troverà certamente meglio con una vela più lenta in decollo ed in atterraggio. Invece, quando si fanno i gonfiaggi con vento sostenuto, oppure in volo quando non si ha penetrazione, o se si deve scappare da un cumulo che ci vuole risucchiare, con un'ala più carica (più piccola) tutto sarà più facile...

“Ad ogni modo - precisano Patrick Avenne e Jérôme Canaud - per i debuttanti, il carico alare non è un parametro prioritario nella scelta della vela, che deve essere comunque fatta scegliendo una vela per debuttanti.”

Qualche osservazione

- Più la forchetta è piccola (15 kg su certi modelli contro i 25 kg di altri) più le differenze di comportamento sono attenuate, fra carico massimo e carico minimo.
- Più una vela è basica, meno importanti saranno le differenze nel comportamento in relazione al diverso carico. Su di una vela da competizione le differenze saranno molto più marcate che su di una vela scuola.
- A livello di pure prestazioni, ricordiamo che generalmente a parità di carico alare, quanto più una vela è grande tanto più è performante. Questo fatto dà un vantaggio ai piloti che pesano di più e penalizza le donne e quelli che pesano poco. Per un pilota che nudo pesa meno di 55 kg, spesso la

scelta è davvero difficile: le vele piccole sono più vive e nervose. Ma non ci si può fare nulla: sono le leggi della meccanica del volo...

Più veloce non sempre è meglio

Forse è sbagliato considerare solo la differenza dei numeri. Vediamo: il tasso di caduta minimo dei buoni intermedi varia tra 1 e 1,1 m/s, la migliore efficienza tra 7,5 e 8,5, la velocità a braccia alte tra 34 e 38 km/h. Queste differenze possono creare false illusioni, se si tiene conto solo dei dati, ma quando si vola fianco a fianco possono rivelarsi del tutto trascurabili. Consideriamo ad esempio la velocità massima a braccia alte: 36 km/h è meglio di 34... ma non esageriamo: la differenza è di soli 2 km/h! Bisogna tenerne conto? Le misure sono state fatte nelle identiche condizioni? Sappiamo bene che due misuratori di velocità, sotto la stessa vela, nello stesso istante, daranno probabilmente due velocità diverse...

Si sceglie la tal vela perché la sua efficienza è un po' migliore. OK, ma la massima efficienza si ha a braccia alzate e se voi non volate mai a braccia alzate, è questa una buona scelta? Stessa cosa per la massima velocità a tutto speed: quante volte acceleriamo sino in fondo?

La velocità non sempre porta dei vantaggi se ai comandi si trova un pilota medio che non ha certo l'esperienza dei test pilots Patrick e Jérôme. Tanto più una vela è veloce, tanto più è difficile rallentarla e quindi risulta più difficile girare le termiche per il pilota medio. Non dimentichiamo che una vela più veloce necessita di maggior velocità in decollo, di maggior spazio per atterrare, di maggiore abilità per fare atterraggi di fortuna... Al contrario, più un'ala è lenta, più è facile e sicura perché i rischi sono direttamente proporzionali alla velocità. Una chiusura sarà tanto più difficile da gestire per un pilota di medie capacità, quanto più alta sarà la velocità alla quale si verifica.

Scegliere...

La scelta della vela è strettamente legata alle ore di volo per anno ed al tipo di volo che si fa. Scegliere basandosi solo sulle prestazioni rilevate in aria calma è un errore madornale. Fatevi questa domanda: sarò in grado di utilizzare questa velocità, questa efficienza in condizioni turbolente o in termica? Una vela è più performante se viene utilizzata all'80% delle sue capacità piuttosto che al 30%: pensateci! Si

vedono dei piloti acquistare una nuova vela quando stanno appena cominciando a conoscere la precedente: errore!

Se siete indecisi fra due o tre modelli che vi piacciono, sulla base della lettura delle prove di volo, chiedete il parere di un professionista che vi conosce e che conosce il vostro modo di volare e soprattutto sa quanto volate. Se combinate di provare due o tre modelli diversi, cercate di capire con quale vi trovate meglio: ognuno di noi ha delle peculiarità differenti, delle aspettative diverse. Ciascuno può cercare di comprendere cosa andrà meglio per lui, lasciando parlare il proprio istinto.

A qualcuno piace grande, a qualcuno piccola... questione di gusti! Comunque una cosa non va mai dimenticata: **se voliamo una vela sovraccaricata oltre il carico massimo o al di sotto di quello minimo indicato stiamo volando una vela non omologata !!!**

“Il bimbo” indiscusso campione friulano 2002



Tre volte sul gradino più alto del podio: 3000 punti secchi. Bravo Arduino! che ha confermato il livello di maturità raggiunta come competitore dimostrando capacità e coerenza nella prestazione. Campione nell'ambito di un campionato di tutto rispetto, con prove su tragitti di oltre 60 km. Ma i complimenti vanno non solo a lui ma a tutti i numerosi piloti che si sono cimentati su temi ed itinerari non certo semplici sotto il profilo tecnico confermando l'elevato standard qualitativo dei piloti friulani. Confermata anche la validità dei principi su cui si basa il nostro campionato, che vede come protagonisti sovrani i piloti che riescono ad autoregolarsi senza una "organizzazione" ufficiale di gara, che decidono luogo e tema di gara a maggioranza sulla base di una democratica votazione scegliendo tra le varie proposte formulate. Un grazie a Marco Zonca che si è accollato anche quest'anno l'onere di coordinare questa bellissima iniziativa autogestita. **F.B.**

CAMPIONATO SOCIALE CX - CFP

Voli dichiarati al 31 luglio 2002

Pilota	data	Percorso	km	K	punti
Franco Baccara	29/03/02	Cime Musi / Bernadia / Dente Cuarnan / Cime Musi	30,0	1,8	54,0
Franco Baccara	30/03/02	Caneva / Monte Prat	49,0	1,2	59,0
Sergio Anzil	29/03/02	Bernadia / Gr.Monte / Chiampon / Bernadia	29,0	1,8	52,0
Paolo Miani	30/03/02	Caneva / Gemona Laser	61,0	1,2	73,0
Roberto Mandler	30/03/02	Aviano / Fanna	23,0	1,2	28,0
Alessandro Peruzzi	30/03/02	Caneva / Siroche Dolegne / Tolmino / Caporetto	126,0	1,0	126,0
Claudio Bresolin	30/03/02	Caneva / Brancot / Tolmino	110,0	1,1	121,0
Gianandrea Gobbo	30/03/02	Caneva / Fanna	29,0	1,2	35,0
Claudio Ceoldo	30/03/02	Caneva / Gemona Godo	59,0	1,2	71,0
Alessandro Peruzzi	25/04/02	Porzus / Castelmonte / Mossa	38,0	1,1	42,0
Claudio Ceoldo	25/04/02	Porzus / Castelmonte / Mossa	36,0	1,1	40,0
Roberto Mandler	01/06/02	Lijak / Nanos / Ajdussina	52,0	1,1	57,0
Franco Pinosa	31/05/02	Torlano / Malga Cuarnan / Gr.Monte / Torlano	32,0	1,8	58,0
Alessandro Peruzzi	19/05/02	Torlano / Gr.Monte / Gemona / Torlano	30,0	1,8	54,0
Alessandro Peruzzi	07/05/02	Porzus / Plauris / Stoll / Montaperta	60,0	1,0	60,0
Marco Zonca	17/06/02	Chiampon ovest / Caporetto / Chiampon ovest	61,0	1,5	92,0
Alessandro Peruzzi	11/06/02	Porzus / Plauris / Krasji / Porzus	80,0	1,8	144,0
Paolo Miani	16/05/02	Garzette / Montemaggiore / Zovello	59,0	1,1	65,0
Paolo Miani	26/06/02	Kobala / Gemona Cumieli / Smast	90,0	1,1	99,0
Carlo Anzil	26/06/02	Kobala / Covria	60,0	1,2	72,0
Franco Baccara	05/07/02	Useunt Bernadia / Plauris / Confine/Stol / Useunt Bernadia	50,0	1,8	90,0
Alessandro Peruzzi	23/07/02	Cuarnan / Vrsno / Cuarnan	71,0	1,5	107,0

Classifica provvisoria campionato CX

n°	PILOTA	PUNTI	volo1	volo2	volo3
1	Alessandro Peruzzi	584	144	126	107
2	Paolo Miani	373	99	73	65
3	Franco Baccara	323	90	59	54
4	Claudio Bresolin	242	121	0	0
5	Claudio Ceoldo	202	71	40	0
6	Marco Zonca	184	92	0	0
7	Roberto Mandler	156	57	28	0
8	Carlo Anzil	144	72	0	0
9	Franco Pinosa	116	58	0	0
10	Sergio Anzil	104	52	0	0
11	Gianandrea Gobbo	70	35	0	0

VOLI BIPOSTO: un nuovo servizio CFP a disposizione di tutti i soci bipostisti:

Il socio CFP bipostista, oltre a disporre dell'attrezzatura per il volo in tandem ora non ha più bisogno di sottoscrivere la costosa polizza individuale per la copertura assicurativa RC pilota biposto. Abbiamo infatti ottenuto una assicurazione che garantisce la copertura assicurativa di chiunque si trovi ai comandi del nostro Big Foot (purchè si tratti di pilota in possesso di abilitazione al volo biposto).

Avete un amico che vuole provare il piacere del volo in tandem?
Contattate Marco Vaccaro (335-6142828) per prenotare un volo biposto con socio pilota abilitato !

CALENDARIO

Triveneto 2002

01 settembre

Pinzolo

07 settembre

Feltre

FINALE

Paradeltaclub Feltre

08 settembre >>>

FINALE a oltranza

Coppa regioni

(recupero)

14-15 settembre

Laveno