

SICUREZZA

VAL DI FASSA[®]

DOLOMITES



QUALCHE CONSIGLIO



FASSA^{SKY} EXPO

DOLOMITES • TRENINO • ITALY





Ivan Lorenz
Vola dal 2012
Presidente Icarus Flying team

Benvenuti a nome dell'Icarus Flying Team.

Volare in parapendio e deltaplano in val di Fassa, è diventata nell'ultimo decennio una consuetudine per migliaia di piloti provenienti da ogni parte del mondo. Le spettacolari torri Dolomitiche che fanno da cornice ad una delle più belle valli del Trentino, durante le ore centrali innescano delle correnti ascensionali talmente potenti ed una brezza termica così sostenuta, da mettere a dura prova le capacità dei piloti.

Abbiamo quindi deciso di creare questa guida, insieme a piloti esperti, istruttori nazionali ed internazionali che con le loro conoscenze e consigli, potranno facilitarvi il compito di decidere se intraprendere o no il volo programmato. Siete qui in vacanza....soli o con le vostre famiglie, fate in modo che la permanenza in val di Fassa resti uno splendido ricordo di voli fantastici, panorami mozzafiato e pranzi gustosi, noi e le nostre montagne saremo sempre qui ad aspettarvi!!

Non esistono bravi piloti, esistono vecchi piloti! Cieli Blu!

Ivan Lorenz

I preziosi consigli di:

Jimmy Pacher – Saper rinunciare	4
Joachim Oberhauser – Vola una vela adatta alle tue capacità	6
Maurizio Bottegal – Rispetto	7
Bruce Goldsmith – Cambiare una cosa alla volta	8
Aaron Durogati – Filosofia	9
Raul Rodriguez – Situazioni spiacevoli	10
Silvia Buzzi Ferraris – Pilotaggio attivo	12
Danilo Angius - Meteo	14
Helmut Stricker – Umiltà	17
Alessio Casolla – Chiusure	18
Alberto Castagna – In caso di incidente	20



Jimmy Pacher. La leggenda.

Vola abitualmente a Canazei, in uno degli scenari più belli d'Italia.

Ha iniziato a volare nel 1986. E' uomo di poche parole e molti sorrisi.

Il suo palmares è impressionante:

1° coppa del mondo 1994 e 1997

1° Campionato Europeo 1994 e 1998

3° Campionato Mondiale 1997 e 2002

4 volte campione Italiano

Saper rinunciare

Dal diario di un giorno qualsiasi di un pilota qualsiasi.

E' da tutta l'estate che io e i miei amici abbiamo programmato una bella vacanza. Finalmente andiamo a volare in Italia sulle tanto sognate Dolomiti. Aspettavo da anni di andare in val di Fassa, guardavo e riguardavo i video dei piloti che fanno top sul ghiacciaio della Marmolada.

Ed allora ecco che arriva settembre e parto assieme ai miei amici piloti per una vacanza di volo. Abbiamo iniziato il corso di parapendio assieme 10 anni fa, loro hanno sempre volato, ma io per motivi vari potevo andare solo sporadicamente a volare.

Eccoci in val di Fassa, prendiamo la funivia del Col Rodella, ci sono tanti altri colleghi piloti e tutti assieme raggiungiamo il decollo.

La giornata si presenta frizzantina con termiche fin da subito molto forti per i miei gusti, ma non importa perché sono con i miei amici ed ho aspettato tutta la vita questo momento.

Facciamo un piano di volo tutti assieme, come obiettivo “top sulla Marmolada”.

I primi decollano, ma a guardare da terra le condizioni termiche sono molto forti per non dire Rock and Roll per me.

Sono molto tentato di andare in volo, sono 10 anni che volo, i miei amici hanno iniziato il corso con me, pertanto se loro volano non vedo perché io non dovrei.

Guardo e analizzo le condizioni di volo dal decollo, sono tentato di volare.

Penso e ci ripenso, ma un angioletto sulla mia spalla mi dice di restare a terra, che le condizioni di volo sono forti, che psicologicamente sono turbato ecc. ecc.

Decido di ascoltarlo, richiudo la mia vela e scendo con la funivia in atterraggio.

Lì uno dopo l'altro atterrano i miei amici, alcuni molto esperti si sono proprio divertiti con quelle condizioni, ma altri sono andati ad atterrare perché le condizioni erano davvero proibitive per la loro esperienza.

Andiamo al bar e tutti felici ci beviamo una birra, pure io sono felice perché ho ascoltato il mio angioletto che mi ha risparmiato rischi inutili.

Ho rinunciato ad un volo che ho sognato ed aspettato da tanto tempo, ma sono felice perché ho saputo analizzare le condizioni di volo e non mi sono preso rischi inutili.

La rinuncia viene spesso letta in accezione negativa, ma “rinunciare al momento opportuno è fondamentale per poter andare avanti nella vita e aprire la porta a nuove esperienze”.

Domani è un altro giorno e andremo a volare tutti assieme e ci divertiremo.

Jimmy



Joachim Oberhauser
Vola dal 1993
Worldchampion Single e
Team 2019
European Champion Team
2010
Vice Campione Europeo 2016
2 nd Superfinal Governador

Brasile 2013

3 rd Superfinal Colombia 2017

Divertitevi nelle montagne delle Dolomiti ma con la condizione meteo adatta a voi e giusta per i voli in parapendio.

Avere la consapevolezza di volare un parapendio adatto alle mie capacità e di volare nelle condizioni adatte alle mie esperienze sono i due punti a mio avviso più importanti per volare in sicurezza.

A volte è meglio rinunciare al volo e godersi le montagne del nostro territorio in uno dei tantissimi altri modi da terra.

La differenza del volo alpino al volo di collina e pianura può essere elevata e se vedo volare altri non vuol dire che la meteo è adatta alle mie capacità, specialmente con venti medio-forti da nord la turbolenza può essere forte.

Informati nei club delle dolomiti dove sicuramente trovi aiuto.
Ciao e vola in sicurezza

Joachim



Maurizio Bottegal
Titolare della Swing Italia
5 volte campione italiano
Per 11 anni consecutivi membro della
nazionale italiana.
Dal 1991 istruttore
Direttore di gara mondiali Feltre 2017

Rispetto

Rispettare le altre persone in volo, stiamo giocando ma sotto la vela c'è appesa la nostra vita; ricordatevi che per fare una collisione in volo, di solito non basta uno stupido, ce ne vogliono due...

Non serve a niente aver ragione quando si viene giù attaccati ad un altro pilota.

Se dopo una collisione rimaniamo agganciati, contare fino a tre e se siamo ancora agganciati fuori subito l'emergenza fino a che ci è possibile.

Tirare l'emergenza non è una perdita di immagine ma è un'acquisizione di capacità: prendere coscienza di avere reagito nel modo corretto in una situazione limite è molto importante.....

In volo in una zona affollata come la Val di Fassa, bisogna moltiplicare la propria attenzione in modo da poter rimediare, nel limite del possibile, anche ad errori altrui.

Maurizio



Bruce Goldsmith

Campione del mondo
2007

3 volte campione
britannico

Progetta deltaplani dal
1979 e parapendii dal

1989 disegnò per Airwave, Ozone e Advance

Fondatore di Bruce Goldsmith Desing nel 2010

Cambia solo 1 cosa alla volta

Nel volo libero si dice che dovresti cambiare solo una cosa importante alla volta. Per elemento principale intendo: 1. Vela 2. Imbracatura 3. Sito di volo Perché ogni volta che cambi qualcosa ci possono essere sorprese e non vogliamo troppe sorprese, e le possibilità di complicazioni aumentano.

Ciò significa che se voli su un nuovo sito non dovresti cambiare tutta l'attrezzatura contemporaneamente. Quindi, se vieni a provare nuove attrezzature in Valle di Fassa, il mio consiglio è di volare prima con le tue attrezzature prima di provare qualcosa di nuovo. Inoltre, non passare a una nuova imbracatura e vela sullo stesso volo.

Vola sicuro.

Bruce



Aaron Durogati

Vola in tandem col papà dall'età di 6 anni

A 15 anni vola da solo

Maestro di sci

Vincitore coppa del mondo parapendio 2012

Red bull Xalps 2013

Red Bull peaks trilogy 2014

2016 attraversa la Bulgaria in hike and fly

Dolomiten Mann 2016 terzo posto

Red Bull elements 2016 primo posto

2017 vince la coppa del mondo e la Dolomitenmann

Io ho cominciato a volare proprio perché mio padre era pilota di parapendio e fin da quando ero bambino sentivo questa frase: Meglio essere per terra con la voglia di volare che essere in aria e voler essere con i piedi per terra!

Quando ho cominciato a volare da solo spesso mi è capitato di ripensare a questo e credo che dietro una frase logica ci sia una grande verità e ancora oggi questo concetto è spesso alla base delle mie decisioni in volo!

Aaron



Raul Rodriguez

Non servono presentazioni:

Più di 23 primi posti in competizioni acro internazionali

5 podi in coppa del mondo acro

Record del mondo infinity tumbling 2006
108 giri.

E molti altri... troppi da elencare.

Inventore di molte manovre come la SAT

www.raulrodriguezacro.com

Scappare dal cumulo

Con una vela intermedia e un pilota di livello medio la manovra più consigliata sarebbe lo stallo con le bretelle B. Ci sono due modalità , con i freni al polso e con i freni rilasciati .. con questa seconda si scende molto più velocemente già che la vela piega di più e puoi tenerla così a lungo . La vite non funziona bene perché non puoi resistere alle forze G e poi all'interno della nuvola ci sono turbolenze che sono ancora più difficili da gestire anche per un pilota acro. Queste forze G ti spingono all'esterno, giri la testa cominci a non vedere i colori poi dopo una visione a tunnel, poi direttamente perdi la vista fino a perdere coscienza. Con vele cross non è possibile questa manovra perché queste vele sono pensate per salire non per scendere.

Rotore di sottovento

Se finisci dietro ad una montagna in un rotore di sottovento mantieni sempre un pilotaggio attivo, tieni sempre la massima attenzione affinché la vela non si chiuda, mettiti col vento alle

spalle e allontanati più velocemente possibile. Dopo dipendentemente dal tipo di emergenza che hai: se fosse pilotabile (tipo Rogallo) non esitare aprirla e cercare un posto adatto o in caso degli alberi. In questo caso sarebbe bello avere un Base System .

Emergenza

Ai miei allievi dei corsi siv insegno che bastano due o tre secondi per capire se la vela è in una situazione che non possono controllare, allora è importantissimo tirare il paracadute d'emergenza prima possibile, per avere più tempo per risolvere la prossima cosa da fare. Tira il paracadute con un gesto unico, deciso verso l'orizzonte, perché in una situazione incontrollata il pilota sta cadendo e lanciarlo verso l'alto lo farà aprire prima. Il dopo dipenderà di quale emergenza hai, se hai un paracadute rotondo basta solo lanciarlo e cercare di averlo il più sopra la testa possibile, abbattendo la vela.

Sia con una vela tonda che una Rogallo dovrai abbattere la vela il prima possibile, tirando una banda fino arrivare alla vela o uno dei freni per dopo raccogliere la vela tra le gambe.

Dopo penserai a sistemare il Rogallo in modo do togliere tutti i twist che sempre ci saranno. Per controllare e usare il Rogallo correttamente raccomando un corso prima.

Raul



Silvia Buzzi Ferraris

Vola dal 1989 nel 2012 ho vinto il xcontest mondiale, poi ho ripreso a fare gare Ho vinto il titolo di campionessa italiana credo 11 o 12 volte poi non è più stato assegnato per mancanza ragazze .

Campionati italiani del 2019 sono arrivata 4 assoluta.

A livello mondiale ovviamente c'è l'attuale titolo di squadra.

2018 agli europei l'argento (sempre di squadra) mentre il mondiale prima a Feltre il bronzo personale.... poi podio in svariate tappe di coppa del mondo: primo posto a Meduno, secondo posto lo scorso anno in Portogallo alcuni trofei Montegrappa vinti (anche davanti alla Seiko.....).

Nella vita di un pilota non può mancare un volo in una delle località più belle al mondo: Canazei

Si tratta di una perla rara: un catino abbastanza "stretto" di montagne stupefacenti che ti circondano da vicino, ma abbastanza "largo" per poter fare dei bei giri e passare accanto o sopra queste pareti mozzafiato.

Per poter volare serenamente in queste zone però è bene tenere a mente che non si tratta di un volo da fare in modo superficiale: è alta montagna e per questo occorre sempre avere l'attenzione sempre alta.

Innanzitutto è fondamentale un'attenta analisi meteo: mentre in zone di pedemontana può capitare di volare anche con meteo non perfetta qui è impensabile farlo!!

Altro accorgimento è che bisogna sempre essere pronti alle reazioni della vela che in queste zone di volo sono spesso molto più intense e repentine rispetto ad un più tranquillo volo di pianura. Di conseguenza anche chi vola con vele basiche o medie deve aspettarsi reazioni "inusuali" e spesso un po' più "aggressive" del solito. Per questo motivo sconsiglio durante i primi voli in zone di montagna di usare la macchina fotografica: molto meglio rimanere sempre vigili sui comandi e riempirsi gli occhi la mente con le immagini che tanto resteranno sicuramente indelebili nel cuore (come è successo anche a me: impossibile non ricordarsi della mia prima volta sopra la Marmolada quasi trent'anni fa).

Volare in montagna è un'esperienza magica ma da fare in modo responsabile

Silvia



Danilo Angius

Titolare scuola Dolomiti Flying School

Istruttore VDS/VL parapendio e deltaplano

Consigli utili per volare in sicurezza

Volare in val di Fassa con parapendio e deltaplano è un'emozione indescrivibile, non solo per il panorama, ma anche per la quota che spesso si raggiunge e per le condizioni aerologiche in cui si è immersi. La valle è orientata Est-Ovest, il decollo più utilizzato situato sul Col Rodella a 2440 mt, esposto a Sud-Sud/Est genera correnti termiche già la mattina presto, quindi prestate attenzione se il vostro livello di pilota è:

Principiante: - per capirci; neo brevettati, piloti saltuari, piloti che non hanno mai volato in alta montagna, piloti da dinamica leggera davanti al mare/lago o colline fronte pianura, piloti che fanno solo planate la mattina presto/sera tardi o voli in restituzione serale; evitare assolutamente di decollare durante le ore più calde, cioè dalle 10:30 alle 16:00 in primavera/estate, fino alla metà di Settembre; In queste ore le correnti termiche possono essere talmente potenti da compromettere la vostra sicurezza. Evitare sempre ed assolutamente di decollare con venti provenienti dai quadranti Nord!! Pericolo per la vostraincolumità! Quindi siete pregati di volare solo la mattina

presto e/o la sera tardi (sempre che le condizioni meteo lo permettano).

Intermedio: -per capirci; pilota con alcuni anni di esperienza che vola saltuariamente in termica, pilota della domenica che vola in termica solo sul volo di casa, pilota che vola in termica solo la mattina presto o la sera, pilota che ha cambiato attrezzatura passando ad una categoria superiore, pilota che non vola da diverso tempo e accompagna gli amici che volano sempre; evitare assolutamente, se vi fermate solo uno o due giorni, di decollare dopo le 12.00 fino alle 16.00. Se vi fermate almeno tre giorni o più, prima di volare nelle ore centrali, prendete confidenza con l'aerologia della valle effettuando dei voli in termica la mattina presto o la sera in restituzione! Evitare sempre ed assolutamente di decollare con venti provenienti dai quadranti Nord, che superano i 15 Km/h a tutte le quote!

Esperti: - per capirci; piloti che volano assiduamente, piloti che fanno competizione, piloti che frequentano più siti di volo con assiduità, piloti che hanno una comprovata esperienza di volo in alta montagna; evitare sempre ed assolutamente di volare con il vento meteo o di gradiente, proveniente dai quadranti Nord che supera i 18/20 km/h a tutte le quote!! Tale configurazione genera in concomitanza con il riscaldamento solare, brutali ascendenze termiche di sottovento, in grado di mettere a rischio la vostra incolumità! E' chiaro che se il vento meteo è debole, e per debole parliamo di 10/15 km/h, le condizioni saranno sì forti, ma molto meno pericolose!

Per le scuole: Cari colleghi istruttori, portate i vostri allievi nella nostra splendida valle, ma vi preghiamo vivamente di farli volare solo ed esclusivamente la mattina presto e mai dopo le 9:30 e/o

solo dopo le 17:30/18:30, specialmente in primavera/estate e almeno fino al 15 Settembre. E' assolutamente vietato per gli allievi, volare con vento meteo proveniente dai quadranti Nord!!

Per tutti: Il nostro splendido sito di volo fa parte dell'UNESCO, ed è patrimonio mondiale dell'umanità, sono ormai più di quarant'anni che l'Icarus Fassa gestisce, controlla e fa in modo che i piloti possano usufruire di strutture sempre all'avanguardia, gli equilibri raggiunti con le amministrazioni locali che ci coadiuvano sono sempre delicati, retti dal nostro rispetto per le regole e dalla loro tolleranza per il nostro mondo. Questi pochi consigli che vi diamo, non sono una restrizione alla vostra libertà, ma fanno in modo che il nostro sport non sia visto dai più, come la solita dimostrazione di menefreghismo e ricerca del rischio.

Cieli Blu! Danilo



Helmut Stricker
Istruttore dal 1980!
Fondatore nel 1989 della scuola Centro
Volo Libero Alta Badia
Dal 1990 esaminatore AECI
Istruttore SIV

I tanti anni di vita da istruttore, mi hanno insegnato, che il miglior pilota non è quello che impara tutto e subito, ma quello che si avvicina a questo sport con molta umiltà, rispetto (che non vuol dire paura) e tanta disciplina nel gruppo.

Queste sono la basi per costruire la tecnica.

Nessuno può affermare di essere arrivato alla perfezione, dobbiamo renderci conto, che il nostro percorso di apprendimento, anche con tanti anni di volo non finisce mai.

I continui cambiamenti e miglioramenti dei nostri materiali e le tecniche di pilotaggio, ci aiutano a migliorare anche le nostre prestazioni, ma non trascurate l'importanza dei consigli dei piloti più esperti e non presunti tali, che fanno solo terrorismo in decollo.

Siate rispettosi e abbiate l'umiltà di chiedere ai piloti locali, tutte le informazioni necessarie, affinché il volo che state per fare, possa diventare sicuro e pieno di soddisfazione.

In bocca al lupo,
Helmut



Alessio Casolla

Istruttore SIV Pilota dal 2000

Pilota biposto dal 2003

Istruttore di Alpinismo e
Canyoning dal 2004

Istruttore di parapendio dal
2005

Collaborazione con Profly

Speedrider dal 2008

Collaudatore ufficiale Swing

Le chiusure

La chiusura asimmetrica come la chiusura frontale sono gli inconvenienti di volo più ricorrenti; in pratica il sistema che la nostra ala ha per ammortizzare le turbolenze eccessive. Un pilotaggio attivo può ridurre sia la frequenza che l'ampiezza delle chiusure che possiamo subire, ma nonostante la nostra esperienza e le nostre capacità è inevitabile incappare in questo inconveniente.

Una chiusura anche di ampiezza importante non è comunque un grosso problema nel momento in cui ci sappiamo comportare nel modo corretto. Purtroppo, il "mani alte" non funziona sempre, ad esempio se non abbiamo abbastanza quota o se abbiamo il costone vicino.

Per dare un'idea semplice di come reagire alle due configurazioni: in caso di una chiusura asimmetrica è importante fermare subito la picchiata che ne deriva abbassando la mano del lato aperto con il freno impugnato almeno fino a metà della bretella (se si tiene il mezzo giro di freno, altrimenti fino alla base della bretella), per

poi aggrapparsi e tirare con forza per mantenere il peso sotto la semiala che ancora vola.

Riguardo al frontale abbiamo due possibilità: se la parte centrale della vela si riapre aspettiamo a mani alte la ripresa del volo, senza toccare i freni onde evitare una entrata in stallo. Se il centro dovesse rimanere chiuso diamo un veloce colpo di freni simmetrico rilasciando immediatamente. Questo induce l'immediata riapertura e la ripresa del volo. In ogni caso l'importante è non spaventarsi o iniziare ad agire a casaccio sui freni! Nella maggior parte dei casi è più probabile creare problemi anziché risolverli!

Alessio



Alberto Castagna

Volo dal 1989. Sono stato nominato caposquadra della Nazionale Italiana nel 1998. Non sono un "professionista" e lo faccio puramente e semplicemente per la passione per il volo e le competizioni. Vivo vicino a Milano e lavoro in un'azienda di Information Technology.

La prima esperienza come Team Leader è stata il campionato europeo di Spagna, 1998, dove abbiamo vinto il 1° posto individuale e la medaglia d'argento come squadra. Da quel giorno ad oggi, un totale di sei medaglie d'oro individuali (due mondiali e quattro europee (1 femminile) e diverse medaglie di bronzo e argento. Come squadra, invece, attuale Campione Mondiale, tre volte campioni d'Europa, tre volte vice campioni del mondo e diverse medaglie d'argento e di bronzo.

In caso di incidente

Ciao a tutti,
mi è stato chiesto, dagli organizzatori del Fassa Expo 2020, di dare il mio punto di vista sul comportamento che un pilota di volo libero deve avere in caso sia testimone diretto di un incidente di volo oppure si trovi, anche in modo inconsapevole, nelle vicinanze di esso.

La prima cosa che ho fatto è stata una rapidissima ricerca sul web e subito ho trovato questo indispensabile vademecum del Soccorso Alpino Trentino:

<http://www.soccorsoalpinotrentino.it/parapendio-consigli-utili-in-caso-di-incidente/>

Perfetto, completo, rivolto alla sicurezza dell'infortunato, dei piloti in volo e dei soccorritori che operano. Questo è quello che il Soccorso ci chiede di fare e soprattutto si aspetta che noi facciamo!

Proviamo, ora, a vedere il tutto dal nostro lato, quello del pilota in volo.

Il primo caso è che stiamo volando insieme ad un'altra vela, magari un nostro amico oppure uno sconosciuto: bellissima giornata, frizzante, basi a 4000mt, termica 5 mt...! Il paradiso!

Ad un certo punto il nostro "amico" ha una grossa chiusura, rotazione, vite ... lo vediamo scendere sempre di più, finché tocca terra pesantemente in una zona accidentata. Aiuto!!... cosa facciamo? siamo gli unici che hanno visto.....possiamo aiutarlo?

Sì, possiamo aiutarlo, ma prima di tutto dobbiamo stare calmi, molto calmi!

Se abbiamo la radio (l'ideale è averla e sempre sintonizzata sul canale ufficiale del club locale oppure, nel caso di eventi, sulla frequenza fornita dell'organizzazione) ed il malcapitato è un nostro amico, dobbiamo contattarlo immediatamente e sincerarci della situazione. Se non risponde, oppure non abbiamo possibilità di contatto con lui, NON facciamoci prendere dall'ansia di soccorrerlo provando a fare top vicino a lui, molto probabilmente saremmo il secondo pilota da soccorrere.

Stabiliamo, invece, bene la posizione dell'infortunato, con gli strumenti di volo oppure con riferimenti geografici ben chiari, in modo da poter indirizzare precisamente i soccorsi. Ricordiamoci sempre che la sua unica speranza siamo noi.

Una volta chiara la posizione dell'infortunato e stabilizzata la nostra ansia, saranno trascorsi circa 2-3 minuti dall'incidente, anche se a noi sarà sembrata un'eternità, bisogna ragionare su come chiamare i soccorsi.

Se abbiamo la radio utilizziamola per metterci in contatto con qualcuno sulla nostra stessa frequenza e comunichiamo il punto gps o i riferimenti geografici che abbiamo memorizzato ed anche il colore del parapendio, molto importante per i soccorritori. Non dimentichiamo che c'è sempre qualcuno che buca prima di noi ed è a terra, utile per contattare velocemente i soccorsi.

Se, invece, non abbiamo modo di contattare via radio qualcuno, allora dovremo essere noi direttamente ad avvisare i soccorsi andando ad atterrare. Dove? Nel posto più sicuro per la nostra sicurezza, sia per l'aerologia sia per le nostre capacità tecniche, e dove il cellulare possa avere una grossa possibilità di segnale.

Ricordiamoci che in quel momento, saremo sicuramente più agitati del solito, la nostra mente starà pensando di "fare presto", ci sentiremo responsabili e le nostre azioni saranno tutte concitate.

Tutto ciò è normale....! Respiriamo a fondo e stiamo calmi.

Appena atterrati, chiamiamo immediatamente il 112 e forniamo all'operatore tutte le informazioni necessarie al soccorso del pilota infortunato.

Se abbiamo fatto ciò, saremo sereni: avremo fatto tutto quello che era nella nostra possibilità. Ora non tocca più a noi!

Il secondo caso, invece, è che stiamo veleggiando sopra il decollo o in un altro punto della valle, insieme ad altri cento piloti, e neanche ci accorgiamo che qualcuno ha avuto un crash nelle vicinanze.

Ad un certo punto sentiamo il rumore dell'elicottero in avvicinamento. Ecco, qui dobbiamo comportarci esattamente come il Soccorso alpino ci chiede di fare e si aspetta che noi facciamo (<http://www.soccorsoalpinotrentino.it/parapendio-consigli-utili-in-caso-di-incidente/>)

Se siamo in contatto radio con i nostri amici comunichiamo subito anche a loro l'arrivo dell'elicottero ed andiamo ad atterrare, NON limitiamoci a spostarci in volo da un'altra parte, pensando "tanto qui non do fastidio": ANDIAMO AD ATTERRARE.... SUBITO!!!!

Purtroppo, mi è capitato diverse volte di assistere in volo o da terra ad incidenti, alcuni anche con esito fatale.... Non si dimentica più.

Ciao

Alberto

Realizzato col patrocinio e il contributo della FIVL ed APT FASSA in occasione della Fassa sky Expo 25/26/27 settembre 2020.

Ringrazio per il valido aiuto dato Lorenzo Anesi, Pedro Venosa e per la partecipazione attiva alla redazione del presente manualetto : Jimmy Pacher, Joachim Oberhauser, Maurizio Bottegal, Bruce Goldsmith, Aaron Durogati, Raul Rodriguez, Silvia Buzzi Ferraris, Danilo Angius, Alessio Casolla, Alberto Castagna, Helmut Stricker.

Ivan Lorenz



DOLOMITES