



Ale Peruzzi e Marco Zonca: bruciano 3 record mondiali

1° - martedì 11 luglio: Marco Zonca ha battuto il **record mondiale** di velocità su un

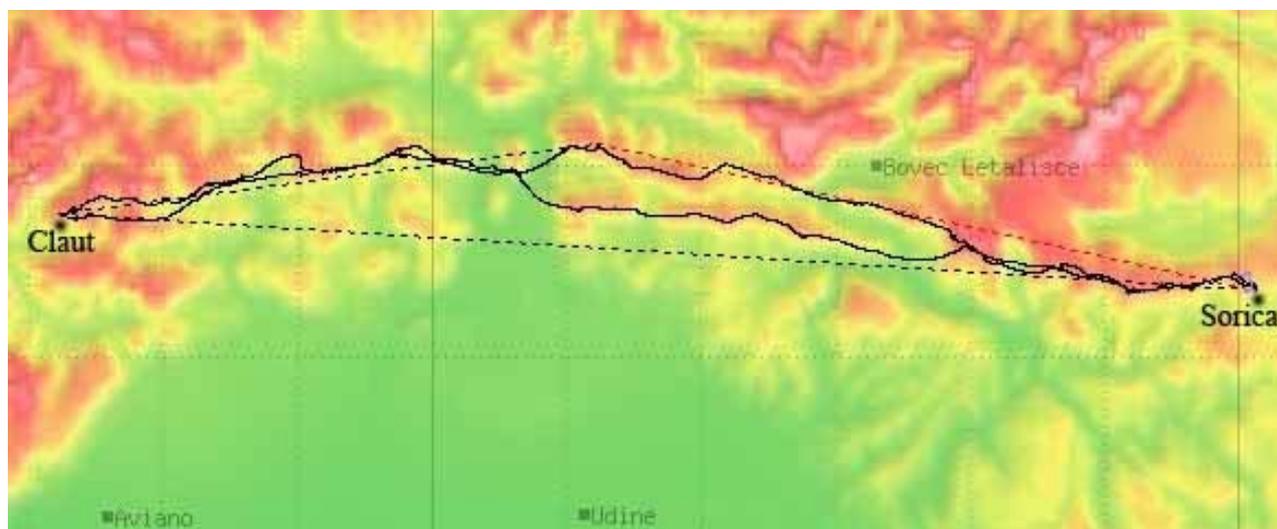


triangolo FAI di 25 km, alla media di 30,95 kmh. Su Gradient Avax RSE, aveva provato diversi percorsi in Friuli riuscendo poi a metterne a punto uno che favorisse il raggiungimento di una media elevata di percorrenza. Decollato da Gemona, nel primo pomeriggio, al secondo giro riusciva a tagliare la boa finale in circa 48 minuti e con una media di 30,95Km/h che rappresenta il nuovo record mondiale in parapendio. Il precedente record resisteva dal 1995, stabilito ad Albertville (Francia) dal francese Patrick Berod che aveva percorso la distanza con una media di 28,26Km/h su Edel.

"Una giornata stupenda, salivo bene in termica e potevo accelerare comodamente facendo ben cinque giri "di giostra": il secondo è stato il più veloce ma anche al quinto sono andato bene. Credo d'aver fatto duecento chilometri ronzando tra le tre boe! Sono contento, mi riposerò un po', ma ho già allo studio qualche altro percorso da record..."

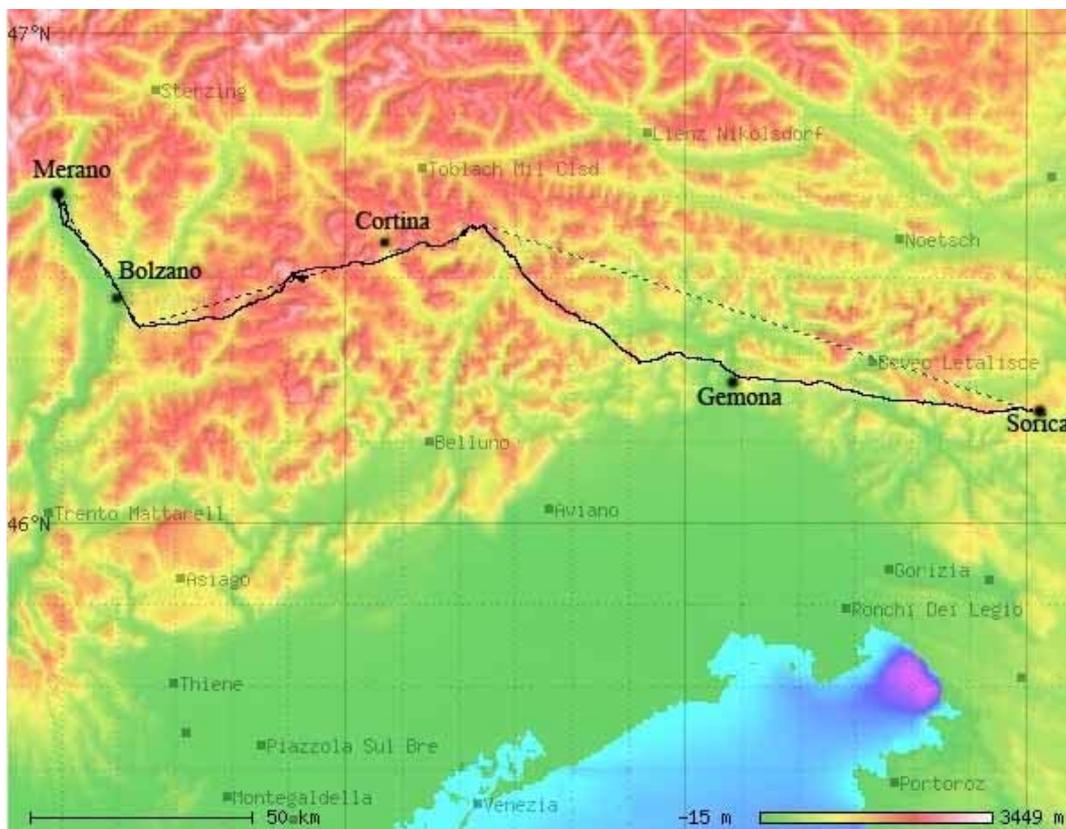
2° e 3° - giovedì 20 luglio: Alessandro Peruzzi, su Gradient

Avax RSE, mette a segno uno dietro l'altro **due record del mondo** nello stesso volo: decollato dal Lajnar - Sorica (SLO), aggira il paese di Claut in Italia e riatterra a Sorica dopo 228Km in solo 6 ore di volo ed è **record mondiale di distanza in andata/ritorno** precedentemente detenuto dallo sloveno Primoz Susa dal 2003 che aveva volato 213,8Km lungo lo stesso tratto di percorso. Per lo stesso volo Alessandro prevede di fare una sessione a tempo per tentare anche il **record di velocità sulla distanza dei 200Km**, e così con una media di 31,79Km/h calcolata tra M.Vogel e Claut si aggiudica anche questo primato mondiale; anche questo record apparteneva al nostro amico Primoz con una media di 28,8Km/h durante lo stesso volo record del 2003.



Ale Peruzzi: record italiano di distanza libera

venerdì 21 luglio: il giorno successivo al volo da doppio record del mondo decolla di nuovo dal Lajnar - Sorica (SLO), per un nuovo exploit. Passa per Caporetto, Gemona, Cortina, Arabba, Bolzano e raggiunge Merano. Un volo di oltre 250 km calcolati col i criteri OLC, con quote superiori ai 4200m.



Ma per effettuare voli a questi livelli, oltre ad avere le capacità, il mezzo adatto, ed imboccare la giornata giusta c'è un prezzo da pagare in termini emotivi leggiamo il racconto del protagonista relativo alla parte finale dei questo eccezionale volo, che ci offre interessanti spunti di riflessione.

Un'evoluzione inaspettata (Ovvero: beata ignoranza un cazzo!!)

di Alessandro Peruzzi

L'avvenimento che andrete a leggere mi è accaduto il 21 luglio di quest'anno al termine del volo che mi ha regalato le più intense emozioni della mia vita (in ambito volatorio intendo); ho deciso di raccontarlo nella speranza che possa servire ad altri piloti nello stesso frangente per non ripetere l'errore da me commesso.

Voglio precisare che ho descritto quanto meglio ho potuto il susseguirsi degli avvenimenti, dei pensieri, delle decisioni, degli stati d'animo e delle condizioni meteo cercando di essere fedele a ciò che accadeva, mentre mi trovavo a vivere quell'esperienza.

Premessa: sono un parapendista friulano con nove anni di volo ed una buona esperienza di xc nelle mie zone, principalmente nella fascia pedemontana e prealpina; non mi è mai capitato in precedenza di sottovalutare le condizioni meteo sbagliando grossolanamente una valutazione in quanto, avendo una sana paura di trovarmi in condizioni non gestibili con il mio mezzo, sono discretamente prudente. Purtroppo la mia ignoranza in fatto di eventi meteo in alta montagna mi ha portato nella situazione che ora mi accingo a descrivere e che riguarda l'ultima mezz'ora del volo che mi ha portato dalla Slovenia a Bolzano.

Mi trovavo a sud est di Bolzano, verso le 18.00, con una quota intorno ai 2500 m ed ho deciso di terminare il volo con una

planata verso Merano concedendomi il meritato relax. La mia idea era quella di sfruttare la restituzione serale per allungare la planata fino a che non ero costretto a mettere i piedi per terra.

Imbocco la valle che porta da Bolzano a Merano con una quota di circa 1700 m spinto da un vento che mantiene le mie velocità superiori ai 50 km/h e con valori del vario che si muovono principalmente tra + e - uno; è esattamente quello che mi aspetto data l'ora e la conformazione del luogo, pertanto proseguo senza preoccupazioni godendomi il panorama a me nuovo e cercando, comunque, possibili atterraggi lungo la via.

Nel frattempo noto sullo sfondo verso nord dietro le alpi, ad una distanza che reputo considerevole, una fascia grigia uniforme che si estende da nord-nordovest verso nord-nordest e che ha sulla sommità delle nubi stratiformi che avanzano verso sud. Penso sia un temporale serale esteso nelle zone a nord sufficientemente lontano da non creare problemi al mio volo. Sopra di me ancora il cielo azzurro.

Proseguo quindi la mia discesa contemplativa verso il paese di Lana, con una quota oramai prossima ai 1400 m, per dare un occhio a due campi da calcio affiancati e valutare se siano agevoli come atterraggio nel caso avessi deciso di tornare indietro o non avessi trovato niente di più accogliente su cui posare le mie stanche membra. Da ora in avanti la situazione cambia aspetto.

I valori del vario, che prima si alternavano tra positivo e negativo ma portandomi comunque in una lenta discesa, iniziano a restare positivi per tempi maggiori e mi ritrovo così in una non poi tanto lenta salita.

Inizialmente non ci faccio molto caso perché mi è già capitato nella vallata di Tolmino, arrivando nelle ore serali, di trovarmi in situazioni analoghe con valori di ascendenza anche superiori all'unità su buona parte della valle.

Così decido di arrivare fino a Merano e lì scegliere un posto dove atterrare.

Nel frattempo la fascia grigia notata tempo prima è rimasta al suo posto con la solita colorazione; cominciano invece ad essere sopra la mia testa gli avamposti di quegli strati alti che puntavano verso sud. Ho notato anche dei gruppi di nuvole a quota medio bassa che mi sono sembrati dei cumuli diurni in dissolvimento.

Mi trovo oramai in prossimità di Merano, quando il fenomeno dell'ascendenza comincia a sembrarmi troppo esteso e la quota guadagnata si aggira intorno ai 300 m in pochi minuti. Non mi sento più tranquillo, mi si insinua il dubbio di aver sbagliato la valutazione del temporale, così decido di fare un po' di perdita di quota con orecchie+speed e qualche spirale larga cercando qualche campo amichevole che, purtroppo, non riesco a trovare. In compenso incappo in una zona di discendenza senza turbolenza che mi tranquillizza e rincuora, facendomi pensare di essermi allarmato senza motivo. Sceso finalmente sotto i 1300 m, mi dirigo in planata con la prima pedalina verso Lana ai campi da calcio che ho sorvolato prima, ma entro in un'ascendenza improvvisa e violenta, con valori fino a 6 m/s, che mi rimette in allarme. Stabilisco di andarmene in fetta orecchie+speed verso l'atterraggio: la velocità è buona, ma c'è quel dannato vario che non vuole saperne di smettere di bippare e mi ritrovo così a 1400 m.

Ora sopra di me al posto dell'azzurro c'è una velatura alta che ha messo in

ombra la valle fino oltre Lana verso Bolzano; la fascia grigia ha sempre lo stesso aspetto e, ad occhio, la stessa distanza ma si è estesa maggiormente verso le estremità est ed ovest.

"Ok! Vite! E atterro prima possibile dove capita" mi dico speranzoso e falsamente ottimista dato che mi sentivo discretamente agitato. Innesco la vite e, mentre sento aumentare il tasso di caduta e la centrifuga, un'improvvisa turbolenza di notevole intensità fa degradare la rotazione e mi spara fuori dalla vite. Da qui in avanti 6 minuti di inferno.

Uscendo dalla rotazione il mio Avax non sembra avere più un'asse stabile ed è ripetutamente catapultato in diverse direzioni provocando chiusure asimmetriche che cerco di volta in volta di contrastare.

Resto sbalordito da ciò che sta accadendo e, dopo aver ripreso il controllo della vela, guardo in basso e vedo le chiome degli alberi piegarsi violentemente come non avrei mai voluto vedere stando per aria. Tra lo sconforto e la forte agitazione penso sia entrato il vento freddo del temporale e che sono nella merda. Decido così di ridurre la superficie del para con le orecchie per mantenere più pressione ed avere meno asimmetrie. I valori di velocità per pochi istanti toccano i 100 km/h poi degradano su valori tra 60 e 70 km/h mentre tutto il mio impegno è rivolto ad evitare collassi e chiusure del mio Gradient e a dirizzarlo verso l'unica meta oramai possibile: i soliti campi da calcio di Lana.

Mentre vedo avvicinarsi velocemente il tanto agognato atterraggio il pensiero razionale predominante è il seguente: "Voglio proprio vedere dove mi faccio male! Questa volta va a finire male!". Fortunatamente non perdo lucidità nelle decisioni e prima di approcciare i campi penso di girarmi controvento per vedere

l'angolo di planata all'indietro.

Viaggio speditamente all'indietro e mi avvicino ai campi, mentre il mio para, sempre con superficie ridotta, vola come una foglia al vento. Guardando indietro, mentre entro nella verticale del primo prato erboso, noto che a dividere i due campi c'è una struttura in cemento larga una decina di metri alta circa 4 metri e che sopra di essa ci passa una linea elettrica che prima non avevo individuato.

Fortuna vuole che sono ancora sufficientemente alto per transitare all'indietro sopra tutto il campo e la linea elettrica. A questo punto penso di avere ancora troppa quota per appoggiarmi sull'erba del secondo campo ma, mentre lo sto "fumando" velocemente, uno scossone più forte degli altri anticipa un fenomeno che non avrei mai potuto immaginare in quel momento: mi abbasso velocemente e non vado più all'indietro!

La caduta è abbastanza violenta così decido di non usare le gambe, ma mi affido alla protezione del mio imbrago.

Tutto finisce con l'impatto al centro del secondo campo di calcio ed un trascinarsi a terra per una decina di metri senza danno alcuno per me e per la mia attrezzatura.

Termina qui la cronaca della peggior esperienza in volo della mia vita; non mi dilungo in commenti e giudizi perché ognuno si sarà fatto i propri. Mi auguro invece che la mia esperienza sia utile anche ad altri parapendisti per non sbagliare la valutazione dell'evoluzione di eventi meteo o, ancor meglio, che possa essere uno stimolo per approfondire le proprie conoscenze sui fenomeni legati alla meteorologia.

Ci tengo in ultimo a precisare che quel dannato temporale non è mai arrivato in quel di Lana!

Ale Peruzzi:

Katastròfa: cronaca di un'emergenza

Il lettore può a suo piacimento cimentarsi prima con il **RESOCONTO SEMISERIO** oppure con il **RESOCONTO SERIO** che, comunque, trattano lo stesso incidente occorsomi il 18 luglio 2006 a Sorica in Solvenia.

RESOCONTO SEMISERIO

E la colpa è tutta di questa moda dei pianificatori della viabilità di mettere rotatorie dappertutto!! Eh si!! Perché tu viaggi in tutta tranquillità lungo un percorso ben noto, certamerda, c'è qualche incrocio, ma hai diritto di precedenza quindi vai via comunque senza troppe apprensioni. Ed invece, tutto ad un tratto, sbravavamm, eccoti lì una rotatoria, al posto di un incrocio trafficato ma non certo pericoloso!!

Ma come pazzo hanno fatto a costruirla così in fretta? Sono certo che ieri non c'era...

Ma si sa che oramai non c'è più niente di cui stupirsi: quando vogliono fare una cosa, la sanno fare in fretta!...e anche bene!!

RESOCONTO SERIO

Tratto subito la dinamica dell'accaduto: decido di passare con il mio Avax Rse 26 in una zona sicuramente di sottovento (vista la conformazione del crinale e la direzione del vento in quel momento), vicino al pendio, alle 10.15 di mattina circa, con un vento di intensità (stimata in volo avendo fatto un tratto controvento) 15/20 km/h.

Il mio ragionamento è stato il seguente: faccio qualche centinaio di metri in sottovento, sbuco fuori un po' più basso

E infatti, io che mi trovo sulla via con diritto di precedenza, ero pronto ad osservare che la stessa mi fosse concessa ed invece no!! Mi trovo catapultato nell'ingresso della rotatoria!! e non ho neanche diritto di precedenza!!

La cosa brutta è che il tizio al quale avrei dovuto dare precedenza si è ben che impazzato e mi ha costretto a fare due giri della rotatoria per accertarsi che avessi imparato bene...

Ma come dargli torto? C'erano anche alcuni segnali lungo la via...

E così, oltre a cozzare contro il tizio della precedenza, ho pure fatto un dritto dopo i due giri di rotatoria e sono finito sull'aiuola!! Fortunatamente senza danni a me medesimo ed al mio mezzo...ed anche all'aiuola!

verso l'altro costone in battuta di sole dove il vento tira sicuramente perfetto e riprendo la quota perduta ed anche di più...

Appena avvertita la discendenza del sottovento ho tirato la prima pedalina per passar via in fretta, ma dopo qualche manciata di secondi mi sono ritrovato ad affrontare un imprevisto: la mia vela perfettamente aperta, mi passa davanti ruotando verso sinistra e va a finire al di sotto dei miei piedi fino alla posizione in cui collassa. La vedo partire verso l'alto mentre io cado (ovviamente) verso il basso. Al termine della caduta la vela si riapre perfettamente con grande schiocco sopra la mia testa; mi ritrovo ad aver compiuto circa 180° di rotazione rispetto alla direzione di marcia.

(RESOCONTO SERIO)

Mentre rilascio i freni che avevo istintivamente trazonato durante il passaggio della vela davanti a me, pronto a riprendere la grossa pendolata seguente, sicuro di avere nuovamente il controllo del mezzo, mi ritrovo invece nella fotocopia della situazione precedente: vela sotto i piedi a gran velocità (troppo grande direi...) con caduta del pilota nel vuoto...ma stavolta guardo il pendio e mi rendo conto di esserci molto vicino.

Penso immediatamente alla maniglia dell'emergenza che, incredibilmente, inforco al primo tentativo con il pollice, tiro verso l'esterno e tento, istintivamente, di controllare ancora la mia vela come se non mi fidassi del funzionamento del paracadute.

Mi ritrovo così con il mio Avax nuovamente aperto sopra la testa ma stavolta anche il mio splendido 20 fusi fucsia prende vento dietro di me. L'Avax picchia in avanti, a causa della trazione posteriore dell'emergenza, e fa un'asimmetrica sinistra, così colgo l'occasione per prendere la bretella e, con entrambe le mani, provo a recuperare più vela possibile di modo da impedirne la riapertura. Nel mentre, guardo nuovamente giù e mi accorgo che mi resta giusto il tempo per uscire dall'imbrago e far la capriola da paracadutista (la naja è servita a qualche cosa allora!!) su un bel prato in

mezzo ai pini con una pendenza a dir poco preoccupante. Fortunatamente gli innumerevoli cordoni presenti sul para si aggrappano saldamente a quei benedetti fiori di montagna a stelo lungo (e robusto) e corolla ampia che solitamente vengono maledetti quando capita di decollare da prati poco frequentati.

Tutto ciò succede in 16 secondi come si evince dalla traccia registrata ad un punto al secondo dal mio fido palmare, al termine dei quali mi ritrovo a pensare che razza di culo avessi avuto a non farmi assolutamente nulla, ad avere l'Avax steso sull'erba dietro di me e il fido 20 fusi fucsia spiegato sull'erba dalla parte opposta.

ANALISI DELL'ACCADUTO

Ovviamente dal mio punto di vista...

Credo di aver fatto due errori:

- Il primo è stato decidere di andare in zona di sottovento per seguire il mio compagno di volo ed amico che era partito basso pure lui (valutando in modo errato la direzione del vento) quando, se fossi stato solo, avrei certamente aspettato di avere un centinaio di metri sopra le creste. Con questo intendo dire che alle volte può capitare di farsi influenzare dalle scelte dei compagni di volo e di prendere decisioni affrettate che normalmente si sarebbero evitate. Voglio precisare che quello non era

il primo sottovento che decidevo consciamente di affrontare.

- Il secondo errore è stato valutare l'intensità del vento presente in quel momento non pericolosa dal punto di vista aerologico per il mio para; intendo dire che mi aspettavo il sottovento con discendenza annessa, ma non avrei mai sospettato si potessero formare rotori (credo sia stata questa la causa del misfatto) in quella zona con quell'intensità di vento.

Per quanto riguarda il controllo della vela durante le configurazioni, credo di aver agito in modo tempestivo e corretto e soprattutto ritengo provvidenziale, considerata la bassissima quota, la decisione di affidarsi al paracadute di emergenza.

N.D.R.: KATASTRÒFA (con l'accento sulla "O") è una parola slovena il cui significato è intuitivo, che una guardia forestale ha gaiamente utilizzato, abbellita da chiari gesti evocativi, per chiedere a Marco e me, che ci trovavamo a mangiare in un locale non lontano dal luogo dell'incidente, se eravamo noi quelli che.....

Ale Peruzzi

CALENDARIO DELLE ATTIVITA'

... quelle finora programmate ...



Festa a Buia

20 agosto

Organizzata dal Baldo

informazioni Baldo: 328-1661140

prova di precisione valida per il Campionato 2006 CFP



GITA SOCIALE

24 settembre

In località di volo raggiungibile per attività giornaliera da decidere

... E SE FOSSE LA VAL DI FASSA ... CANAZEI ???

Per informazioni contattare Franco: 329-4133588

Corso teorico:

VOLARE MEGLIO

20 - 21 ottobre

In collaborazione con **Maurizio Bottegai**, pilota/istruttore.

Il corso si articola in due serate e sarà tenuto nelle date di venerdì 20 e sabato 21 ottobre 2006

Volare Meglio è dedicato a piloti brevettati di qualsiasi livello; ogni pilota partendo dalla propria esperienza imparerà un metodo che applicato volo dopo volo, migliorerà le proprie capacità aiutando l'attivazione di un processo di apprendimento, che nel volo libero non finisce mai.

Questo corso non si propone di far fare grandi voli o di far diventare qualcuno un campione di volo in poche serate. Si propone invece di fornire l'imprinting per una serie di atteggiamenti che aiutino il pilota a trovare la propria strada nel volo libero e di fornire al pilota gli strumenti, che utilizzati poi nel volo di tutti i giorni, lo porteranno a progredire.

Il corso è aperto a tutti i soci del CFP al costo di 10,00 euro per le 2 serate.

Per agevolare l'organizzazione delle serate si raccomanda una preiscrizione Email fbaccara@spin.it o telefono 329-4133588