

novembre
2013

21

DO

MON

DO

LA

MON

DO

MON

DO

DO

LA



CRONACHE DAL
MONDO DEL VOLO
IN FRIULI

SELLETTE COL
TUBO: SÌ O NO??

VOLARE TI SALVA
LA VITA

MAROCCO

OLIMPO CONQUISTATO

BRAVI SUAN E MANUEL



Lucignolo 2.0





COMPLIMENTI
NICOLE SEI
UNICA!!!!



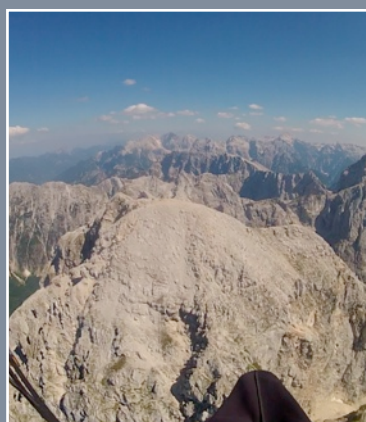
CRONACHE DAL MONDO DEL VOLO IN FRIULI

Iniziamo con il ricordare i recenti record di voli di distanza andata-ritorno che Arduino Persello e Nicole Fedele continuano a raccogliere volando da Sorica sino a Longarone e ritorno: complimenti vivissimi ai due piloti che ora punteranno a superare i 300 km volando in coppia.

A Meduno si sono svolti i campionati italiani di parapendio con 6 giorni di voli entusiasmanti, che alla fine hanno designato nuovo

campione italiano il 17enne Nicola Donini che ha preceduto Cristian Biasi e suo padre, Luca Donini: gran festa per Enrico Frigerio ed il suo Aire Cornizzolo che ha piazzato ben 6 "Enzo" nei primi sei posti. Fra le donne Nicole Fedele, dopo essere stata in testa per 3 giorni, al penultimo giorno di gara è incappata in un "buco" che l'ha relegata al secondo posto, dietro ad una ritrovata Silvia Buzzi Ferrari.





La prima domenica di agosto, in occasione della Festa degli Alpini, si è ripetuto il volo dai Musi, la più antica manifestazione di parapendio in Friuli. Pochi giorni prima Moreno, con la sua temibile “barra” falciante, Vittorio con il decespugliatore, Claudio ACI e Jacopo con forza e rastrello, hanno provveduto allo sfalcio della zona di decollo. Jacopo ha anche voluto “scrivere”, sul prato sottostante il decollo, un saluto per gli alpini: chi passa in volo sui Musi lo può vedere chiaramente. La foto allegata è stata scattata da Michele, prima di tentare la strada verso il Canin ed il successivo atterraggio in quel di Uccia.

Non molti i piloti in volo ma tutti si sono divertiti.

La meteo si è finalmente messa al bello e subito si sono registrati voli interessanti.

Abbiamo già detto dei voli record di Nicole ed Arduino ma non possiamo dimenticare il bellissimo volo di Marcat e Paolo Miani che, partiti dal Bernadia, hanno attraversato la Val Resia, contornato il Canin, puntato il Margart, fatto boa sopra lo stesso, e girato sullo Jalovec per poi tornare verso sud, toccando il Nero, Tolmino, Caporetto e rientrare a Torlano chiudendo un superbo triangolo FAI: bravi!!!



Traccia del
volone su xc
contest



In Bernadia continuano i voli per il “Bernadia Trophy” e l’organizzazione locale gratifica i “Top-Pilot” con delle assistenti al decollo degne di nota! Naturalmente le magliette sono decorate a mano a Doriana.

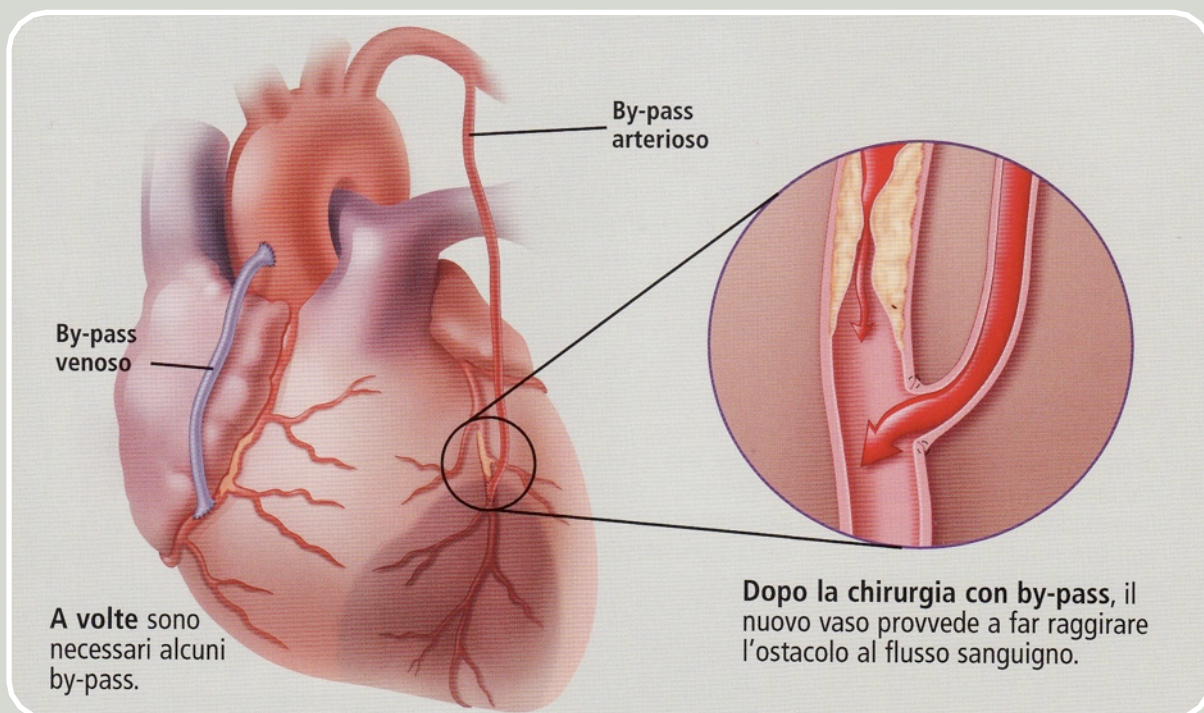


Sabato 7 settembre un manipolo di piloti si è ritrovato a Sanguarzo, da Giordano, per recarsi sul Monte Cagruenza e volare con la meta dichiarata di atterrare nei prati che si trovano dietro la casa del Giordano: missione compiuta con Carlo che collauda le nuove tubature del By-pass e decolla per primo atterrando nel punto previsto, seguito da tutti gli altri, Dorian, Claudio Aci, Baki, Max Degan (dopo un giretto su Cividale), Giordano, il padrone di casa, e Mauro, che non fidandosi dell'efficienza delle attuali vele, ha preferito

scendere appena prima della meta dichiarata. Poco dopo è atterrato anche il Baldo che era partito da Gemona ed assieme al Toso era arrivato sino lì. A coronamento della bella giornata una succulenta cena con una super porchetta cucinata in modo perfetto ed accompagnata con tanta birra, vino, liquori e tanta, tanta allegria.

Sono appena rientrati da un viaggio – volo in Marocco i piloti del CFP: la cronaca del viaggio e le foto in altra parte di questo notiziario.





VOLARE TI SALVA LA VITA

Di Carlo Anzil

Mi piace scrivere queste note, relative all'incidente di percorso in cui sono incappato, per sottolineare come, a volte, basta un niente per evitare danni irreparabili. Ho 73 anni, sono alto 1,76 m, peso un po' meno 70 kg; oltre al volo mi diverto con gli aquiloni e vado a camminare in montagna o a sciare, insomma non sono il classico pensionato solo divano e TV. Volo dal 1995, sono da sempre iscritto alla FIVL e faccio regolarmente la visita medica per poter praticare questo sport in sicurezza. Alla fine di aprile, essendo in scadenza la validità della visita medica, sono andato alla "Domus Medica" di Tavagnacco per sottopormi agli esami di rito. Questa volta però, Erika, l'addetta alla lettura degli elettrocardiogrammi, mi dice che quello sotto sforzo non la convince e mi invita a ripassare per parlare con il cardiologo. Resto un po' stupito soprattutto perchè non accuso disturbi a livello "cuore" o nella respirazione: tant'è, ripasso e parlo con il cardiologo. Anche lui, dopo avermi visto, concorda che qualcosa c'è, ma potrebbe essere una cosa trascurabile o un segnale da non

sottovalutare. Faccio tutte le carte, per un controllo approfondito all'ospedale civile di Udine, e qui mi consigliano una "coronarografia" per capire chiaramente cosa c'è e cosa si deve fare. Siamo arrivati al 1° giugno, faccio un volo salutando gli amici ed il giorno 3 entro in cardiologia per fare questo esame. Fortunatamente in segreteria trovo Donatella, la mamma di Luca, un nuovo socio del CFP, che mi tranquillizza e mi spiega bene cosa mi faranno. Il giorno dopo mi portano in sala operatoria e mi fanno questa ispezione al cuore. Risultato: ho il tronco della coronaria principale occluso al 50 – 60% ed una ramificazione secondaria semi-chiusa. Si consiglia un intervento per l'inserimento di due by-pass. Nel frattempo devo restare in ospedale, monitorato in continuo, perchè il rischio di infarto letale è molto elevato. Mi armo di pazienza, anche se il subconscio lavora e mi fa salire la pressione a livelli inusuali, e passo 3 settimane in reparto "degenti" mentre mi fanno controlli e visite di ogni tipo: sembra non ci siano altre magagne nascoste e quindi si può passare all'intervento. Mi trasferiscono in "Cardiochirurgia" ed il 25 giugno mi operano.

Mi risveglio in rianimazione, tutto intontito e con la gola secca che mi dà molto fastidio. Non sento dolore, a parte il fastidio della gola, e sopporto bene la circolazione extra-corporea e la nutrizione liquida, che dura ancora un po' di giorni. Trovano una lesione nello strato pleurico per cui ho mezzo polmone di destra, pieno d'aria che deve essere tolta: mi mettono una sonda che in tre giorni mi libera il polmone: insomma, tutto bene. Mi spostano in "semi-intensiva" e qui patisco molto il fatto che di notte ci sono tanti cicalini che suonano di continuo, per controllare gli ammalati più gravi, e non riesco a dormire, nemmeno con i tappi di cera, schiacciati a fondo nelle orecchie! Per fortuna il decorso post-operatorio procede normalmente e, ad una settimana dall'intervento, mi dimettono ed il 3 luglio torno a casa: praticamente un mese dopo il ricovero. Ora sono in fase di recupero, faccio delle camminate, la mattina al fresco, ed un po' di stretching. Fra un mese inizio un ciclo di ginnastica rieducativa presso l'istituto Gervasutta e, stando alle assicurazioni dei medici che mi hanno curato, fra un paio di mesi sarò di nuovo operativo al 100%.

Obiettivamente, penso che se non avessi dovuto fare la visita per il volo, mi sarei

ritrovato "stecchito" da qualche parte... quindi, grazie, ancora una volta a questo meraviglioso sport che tanto ci fa divertire e che,, ti salva la vita!!!

P.S.

Ho scritto quanto sopra nel mese di luglio, e siccome la segreteria Fivl nel mese di agosto è chiusa per le giuste vacanze, aspetto la riapertura per l'invo dell'articolo. Nel frattempo ho iniziato il ciclo di ginnastica di riabilitazione e fatto anche l'elettrocardiogramma sotto sforzo: tutto a posto, posso fare attività fisica, sempre con giudizio, aumentatndo gradualmente il carico.

Sabato 31 agosto, sono tornato a volare per 20 minuti nel nostro "nido" della Bernadia: tutto bene!

P.P.S.

Ora sono passati tre mesi dall'intervento e da circa un mese sto di nuovo volando regolarmente, con voli di oltre 2 ore, ed ho anche ripreso a fare le camminate in montagna (al momento di circa 4 ore): non accuso alcun disturbo e posso dire che tutto sta evolvendo nel migliore dei modi.

È bello sentirsi di nuovo "attivi".





Sellette col tubo: sì o no?

Da Parapente Mag n° 146; testo di Marc Boyer

Traduzione di Carlo Anzil

Le sellette chiuse col “tubo”, sono una interessante realtà, che non riguarda soltanto chi fa gare o lunghi voli di cross. Ma quali vantaggi e quali svantaggi comporta l’uso del “tubo”? A quali piloti conviene usarlo? Iniziamo con un po’ di storia...

Il “tubo” viene dal delta. Anche se i pionieri di questa disciplina cominciarono a volare stando seduti, essi adottarono ben presto la posizione distesa sul ventre, quella che conosciamo oggi, posizione ideale in deltaplano sia in termini di pilotaggio che di resistenza all’aria. In parapendio, invece, la posizione naturale è quella seduta. Si è anche provato a volare in para stando distesi sul ventre... ma questa posizione non funziona proprio!

È la continua ricerca per migliorare le prestazioni, riducendo la resistenza all’aria, che ha portato a focalizzare l’attenzione sulla posizione del pilota. Fra le prime sellette chiuse con il tubo, simili a delle vere amache, che implicavano una posizione completamente distesa all’indietro e quelle attuali c’è una differenza abissale. Si è passati da un sistema instabile ad un vero strumento di pilotaggio,

che consente confort e precisione di pilotaggio, oltre ad un buon coefficiente di penetrazione nell’aria. Con i primi modelli il pilota si trovava allungato, praticamente in orizzontale, ed il rischio di twist era molto elevato. Quelle amache erano veramente troppo sensibili all’imbardata ed al rollio. Inoltre quei prototipi pionieristici avevano anche causato dei gravi incidenti, quando si erano verificate delle chiusure in prossimità dei rilievi. I piloti si ritrovavano in twist e non avevano il tempo di lanciare l’emergenza. Per mettere in evidenza queste pecche, noi abbiamo fatto dei test con André Rose ed il laboratorio Aérotest.

Il risultato confermava chiaramente che un pilota, volando in posizione completamente distesa e molto inclinata all’indietro, aveva molta più difficoltà a contrare ed era molto più esposto a finire in twist, in caso di grosse chiusure.

Il solo vantaggio di quelle prime sellette chiuse con il tubo era la diminuzione della resistenza all'aria. Delle misure effettuate nella galleria del vento da Hervé Belloc, presso Ensica a Tolosa, avevano permesso di visualizzare l'aria che scorreva intorno al pilota e di misurare le differenze di CX, secondo le posizioni del pilota. Il migliore CX si otteneva con il pilota completamente disteso in orizzontale, seguito dal pilota nella selletta col tubo. Non restava che trovare un giusto equilibrio!

Le sellette col tubo si sono dunque evolute e da qualche anno, si trovano dei modelli ben riusciti, che ottimizzano stabilità, pilotaggio, confort e CX.

Storia delle posizioni

La posizione ideale, per avere il massimo di stabilità e di efficacia nel pilotaggio, consiste nel volare seduti, con il busto appena inclinato all'indietro. In questa posizione si hanno le braccia piegate a circa 100°, i gomiti vicini ai moschettoni di ancoraggio, gli avambracci lungo le bretelle. È la posizione standard del principiante, del pilota "acro" e del divoratore di chilometri. Tale posizione permette di avere un pilotaggio fluido e preciso. In condizioni turbolente, è sufficiente prendere appoggio con le palme delle mani lungo le bretelle, per stabilizzare eventuali movimenti di imbardata. In modo simile, dovendo contrare con decisione,

basterà trovare l'appoggio degli avambracci sulle bretelle, senza interferire sui comandi.

Con una selletta dotata o meno di tavoletta di seduta, si "veste" il pilota in tutta la parte bassa del corpo. Coprendo anche le gambe, il "tubo" permette ai filetti d'aria di scivolare su questa specie di carenatura liscia e senza sporgenze.

Su di un piano puramente aereo dinamico, il "tubo" non deve essere puntato esattamente nella direzione del vento relativo, ma leggermente più in alto, per fare in modo che i filetti d'aria che arrivano dal basso, scivolino sui fianchi: in pratica non si deve sentire il vento relativo sul petto. Attenzione ai "tubi" (o agli appoggia piedi) regolati troppo in alto perché si diventa più instabili in turbolenza ed in caso di chiusura. Con una tale regolazione, il pilota è costretto a lottare per mantenere un buon equilibrio, e se gli capita di cadere lateralmente, e perdere il momento buono per contrare, si ritroverà subito in twist. D'altra parte, con un "tubo" troppo inclinato verso il basso, il pilota conserva una buona stabilità... ma perde tutti i benefici in termini di penetrazione all'aria!

Questa regolazione si fa tarando opportunamente le cinghie interne dell'imbrago.

La posizione a gambe distese non deve richiedere uno sforzo particolare. Se non vi trovate bene a livello gambe, vuol dire che il vostro "tubo" è mal regolato, o mal adattato alla morfologia del vostro corpo, o mal concepito.



Sellette con o senza tavoletta?

Noi chiamiamo “sellette morbide” quelle senza tavoletta e “sellette” quelle con la tavoletta. Dopo aver provato a lungo tre “sellette morbide” con “tubo” (Advance Lightness, Sup’air Delight ed Advance Impress 3) e due sellette con “tubo” (Sup’air Skypper e Gin Genie Lite), ho appuntato le seguenti note.

Sellette morbide con tubo, come Delight ed Impress 3, filtrano meglio le piccole turbolenze ed i piccoli movimenti di rollio. Ammortizzano bene i piccoli movimenti dovuti all’aerologia e trasmettono altrettanto bene i movimenti quando diventano più marcati. La Lightness è più sensibile delle altre due, ed io mi sento di sconsigliarne l’uso con una vela molto sensibile in rollio, perché allora l’insieme rischia di diventare veramente troppo esigente in condizioni forti. Invece questa Lightness si dimostra veramente il “non plus ultra” per un pilota che vola una vela più calma in rollio e che ricerca più precisione sia in virata che nel volo in generale. Con un Gin Tribe o un Advance Sigma 8 per esempio, c’è veramente da divertirsi! Il vantaggio delle sellette morbide, sta nel fatto che esse si adattano perfettamente alla curvatura della schiena del pilota, permettendogli di fare davvero un “corpo unico” con l’imbrago: non vi è alcuna zona senza contatto, come invece capita talvolta con le sellette con la tavoletta. Inoltre non vi sono punti duri, sotto la seduta, poiché non c’è la tavoletta. Volando con una selletta morbida con tubo, è tutto il corpo che lavora, in fase di pilotaggio. Il fatto stesso di spingere sulle gambe per mettere in tensione il “tubo”, sollecita tutti i muscoli che si vengono così a trovare in quello stato che chiamiamo di “guardia”. Per trovare un appoggio, iniziare e condurre una virata, contrare, bisogna fare una specie di rotolamento, inclinando busto e bacino, e spingendo un po’ più forte col piede dalla parte dell’appoggio.

Sellette con tubo, come Skypper o Genie, trasmettono sensazioni meno filtrate delle sellette morbide, si sentono di più i piccoli movimenti, ma si percepiscono anche meglio gli appoggi della selletta. È per questo motivo che si ha l’impressione di essere più efficaci nel pilotaggio. L’appoggio sulla tavoletta è

decisamente più diretto rispetto a quello delle sellette senza tavoletta, che per l’appunto è morbida. Ma alla fin fine, quello che conta è il peso che si riesce a trasferire sul moschettone che ci unisce alla vela.

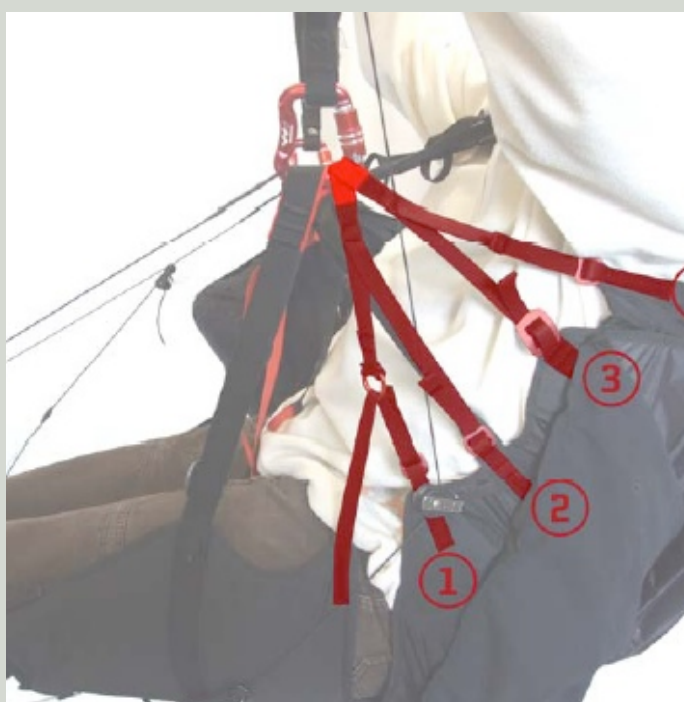
COME SCEGLIERE

Cominciate col scegliere i veri produttori di sellette! La progettazione e la messa a punto delle sellette, soprattutto quelle col “tubo” integrato, richiede grande conoscenza, molto tempo per la messa a punto e per le rifiniture. Alla fine, ci sono decine e decine di piccoli pezzi minuziosamente assemblati, per offrire una ergonomia perfetta ed il miglior compromesso tra stabilità e manovrabilità.

Una volta fatta questa prima selezione, sceglierete quella che vi sembra la migliore tenendo conto dell’estetica, del confort, della manovrabilità, del peso, dell’ingombro e del prezzo. La prima presa di contatto dovrà essere fatta sotto un portico, o su di un giusto trespole, dove potrete fare tutte le regolazioni necessarie e simulare le posizioni che assumete durante un volo.

Preferite delle soluzioni semplici ed evitate quelle troppo complicate, che non vi daranno mai soddisfazione e con le quali passerete più tempo appesi ad un trespole che in volo!

Se il vostro test sul trespole risulta positivo, andate a volare per confermare la vostra scelta, perché se già sotto il portico avete avuto delle buone sensazioni, ci sono delle buone possibilità che questo sia quello buono per voi!



VANTAGGI DEL “TUBO”

Migliore stato di “guardia” del pilota, proprio perché è la posizione stessa che automaticamente la induce. Per mantenere la posizione, si deve spingere con le gambe, mettendo così in “guardia” ovvero in leggera tensione, i muscoli e le parti del corpo che saranno sollecitati durante le azioni di pilotaggio (tronco, addominali, para lombari che sostengono da entrambi i lati la colonna vertebrale...). Questa “guardia” è molto importante perché permette una migliore coordinazione tra alto e basso del corpo ed una migliore trasmissione delle forze. È sempre grazie alla “guardia” che siamo in grado di dissociare le nostre azioni di pilotaggio tra braccia (comandi) e resto del corpo (selletta).

Meno fatica... il volo con il “tubo” è meno affaticante di quello senza, perché il dispendio energetico richiesto per “mettersi in guardia” è minore. Si guadagna in durata e quindi in risultati nei voli di distanza.

Contatto molto buono, fra vela e pilota. Nelle sellette con il tubo, il contatto parte dalla punta dei piedi ed arriva sin sopra le spalle ed uno si sente veramente un tutt’uno con la selletta e quindi in contatto diretto con la vela. Questa sensazione diventa ancora più forte quando si spinge sull’acceleratore. Ma attenzione a non eccedere nella confidenza che l’uso del “tubo” può indurre, perché ci si sente veramente molto stabili ed invulnerabili. State in guardia e concentrati quando volate vicino ai costoni!

Il volo accelerato risulta più confortevole: spingere sulle barre, che si raggiungono facilmente con il tallone, ci avvolge ancora di più nell’imbrago. Il pilotaggio con i piedi diventa più preciso, il che permette di ottimizzare tutte le fasi del volo e, in particolare, il beccheggio, indispensabile per ottimizzare i lunghi traversoni. Fare i traversi, diventa allora una vera questione di scivolamento: ben raccolti nel “tubo”, il gioco consiste nel fare scivolare l’ala nella massa d’aria ed aiutarla ad infiltrarsi nelle turbolenze. Si riduce al minimo l’uso dei freni. Con un’ala sensibile ed una buona esperienza, il controllo dell’ala si ottiene con l’acceleratore, spinto con la punta del piede. In questo delicato percorso, costantemente alla ricerca della migliore traiettoria, le sellette con il tubo offrono un indiscutibile vantaggio.

Maggior precisione nel pilotaggio e nelle virate. Poiché si è a completo contatto con la selletta, dalla punta dei piedi sino alla testa, si fa veramente corpo unico con essa e si ricevono più informazioni di quante possa trasmettere un imbrago normale. Si percepiscono meglio le informazioni dell’ala, il che permette di dosare meglio la forza dei nostri interventi. Si guadagna in precisione nelle virate e nella scelta del raggio della curva, ottimizzando così il proprio tasso di salita. Ed ancora, quando si fa una spirale stretta, si sopportano meglio la forza centrifuga ed i “G”, dovuti all’aumento di pressione, perché, racchiusi dentro il “tubo”, mettendosi in posizione di “guardia” e piegando le gambe, si diminuisce l’afflusso di sangue verso le estremità inferiori.



Si sta al caldo... Nei Paesi alpini, in Germania, Austria, Svizzera, le sellette con il tubo sono molto diffuse e non è affatto raro vedere un pilota con una vela base volare con il “tubo”... per sfruttare la protezione termica che esso offre. D'altra parte, d'estate, quando fa caldo, si può decollare in calzoni corti e tenuta leggera, potendo contare sulla protezione che il “tubo” ci fornirà, quando saremo a base cumulo. È sufficiente proteggere il torace, le braccia e le mani. Certi piloti volano coi tongs, nei loro “tubi”...

Riduzione della scia parassita. Le misure effettuate nelle gallerie del vento lo hanno dimostrato chiaramente: volando una selletta con il tubo si riduce la scia parassita. Nelle fasi del volo, quando si gira in termica per salire, il guadagno in penetrazione può sembrare trascurabile, ma quando si tratta di fare i traversi, o di raggiungere velocemente un determinato punto, il guadagno è molto netto. Più veloci si vola, più grande è la scia parassita che si genera. Durante un volo, più tempo si passa nel fare i traversi, più diventa importante questo fattore.

SVANTAGGI DELLE SELLETTE CON IL “TUBO”

L'utilizzo delle sellette con il “tubo” richiede un buon livello tecnico di pilotaggio. Si devono conoscere tutti i segreti del pilotaggio tramite lo spostamento del peso nella selletta, ed il pilota deve essere capace di dissociare i

movimenti del corpo, da quelli delle mani, per agire sui comandi durante il volo in termica. Detto questo, l'uso del “tubo” presenta comunque qualche inconveniente...

Sensazione di essere imprigionati. Certi piloti si sentono a disagio solo all'idea di volare con le gambe chiuse dentro il “tubo”. Un pilota, che non è ancora sufficientemente attivo, ed a suo agio, nel pilotaggio con la selletta per gestire gli squilibri in turbolenza, prendere degli appoggi e contrare, non deve utilizzare sellette col “tubo” e nemmeno il poggia piedi.

Pericolo di entrare in twist. In caso di forti squilibri, dovuti ad una grossa chiusura, con il “tubo” si può subire un'imbardata ed entrare in twist. In questo caso, un imbrago tradizionale ed una posizione di volo seduta, risulteranno più sicure.

Peso ed ingombro. Certe sellette col “tubo” pesano più di 10 kg! Il peso è nemico del volo, una verità vecchia quanto l'aviazione!

Regolazioni talvolta complicate. Diffidate delle sellette con mille regolazioni. Esistono delle sellette con “tubo” molto efficaci e semplici da regolare.

Prezzo elevato: sì, 1200 euro o più, rappresentano una bella somma, ma una siffatta selletta, ben costruita, e di cui vi prenderete cura, potrà durarvi veramente a lungo.





A CHI CONVIENE?

Io non consiglio proprio, ad un pilota ancora carente nella tecnica di pilotaggio attivo, di passare ad una selletta con il “tubo” e nemmeno col poggia piedi. Anche se il fatto di essere “in guardia”, quando si spinge sul tubo o sul poggia piedi, e si percepisce una migliore impressione di stabilità, in caso di grosse chiusure, bisognerà dosare molto bene l’azione di contrare e saper dissociare i movimenti del corpo da quelli sui comandi... e se il pilota manca l’intervento per contrare, la partenza in rollio e l’entrata in twist saranno molto più violente! Un grosso squilibrio sarà più difficile da gestire. Se il pilota si fa sorprendere, deve piegare il busto in avanti e raccogliere le gambe per contenere lo squilibrio ed i movimenti di imbardata che il “tubo” potrebbe provocare.

Invece, per quelli che vogliono progredire, può essere giusto pensare ad una selletta col “tubo”, piuttosto che cambiare vela. Siete in perfetta sintonia con la vostra vela? Che peccato doverla cambiare! Provate una selletta col “tubo”! Migliorerete il vostro CX ed

affinerete il vostro modo di pilotare. È il pilota che fa volare la sua vela! Dei piloti, partecipanti ai miei stage, nelle Dolomiti, lo hanno capito bene, vedendo dei tizi con degli Alpha 4, salire tranquilli a base cumulo e fare dei traversoni in tutte le direzioni, ben al caldo dentro i loro “tubi”... mentre loro, con delle vele ben più performanti, non si sentivano sicuri di poter volare in quelle condizioni. La selletta col “tubo” è un’arma irrinunciabile per chi vuole affinare il suo pilotaggio e scivolare meglio nel cielo.

Per quanto mi riguarda, una buona selletta col “tubo” deve, certamente essere confortevole, stabile in turbolenza ed efficace nel pilotaggio, ma deve anche essere facile da regolare, leggera (meno di 5 kg) e poco voluminosa (deve entrare in una sacca da 120 litri).

MAROCCO

testo e foto di Franco Baccara

A tre anni dal primo delizioso assaggio dell'aerologia marocchina il desiderio di ripetere l'esperienza prende corpo. A giugno inizia a formarsi il gruppo, le adesioni sono molte, poi qualcuno è costretto a rinunciare. Doriana, insuperabile procacciatrice di biglietti low-low cost Ryan Air da il meglio di se e il 18 ottobre siamo in 9 a partire per la grande avventura: Paolo e Marcat con le vele ammiraglie pronti a dare la biada ai marocchini, Roby che persiste fino all'ultimo nella ricerca di una improbabile Golden Card RyanAir con annessi servizi per passeggeri privilegiati, Bruno che ha impegnato i bookmakers del triveneto fino

all'ultimo nelle scommesse sulla sua partenza, Max Degan e Mauro carichi di entusiasmo e nuovi a queste spedizioni di volo, l'inossidabile Giordano e i veterani del Marocco Claudio e Franco.

Non si perde tempo. L'aereo atterra in mattinata a Marrakech e già nel primo pomeriggio le vele friulane colorano il cielo di Aguerrou... o meglio una vela friulana, quella di Paolo che nel pieno delle ore calde sale fino a 2700 metri e si fa un mega volo gestendo le condizioni da rodeo. Si perché lì dall'una alle 4 di pomeriggio sconsigliano di volare, ma quello lo abbiamo saputo dopo! Il volo serale vede tutti in aria, in condizioni più gestibili e immersi in uno scenario mozzafiato.





Qualche top-landing e poi ritrovo nell'atterraggio a valle con il sole ormai tramontato. Spartana la sistemazione nella pensione nelle vicinanze del decollo, ma deliziosa la cucina con il miglior Tajine tra quelli provati.

Un'altra splendida giornata ad Aguerrou con un timido tentativo di cross di Franco, che si avventura in una vallata lì vicino godendosi un insolito panorama di montagne deserte, e una serie di voli mattutini e serali di tutto il gruppo.

Il terzo giorno si parte: con una Land Rover passo lungo e un furgone con carrello per l'attrezzatura ci dirigiamo verso l'Atlantico con una sosta intermedia nel sito di volo di Mzouda dove tutti si godono il volo anche se l'atterraggio ci riserva qualche insidia aerologica. Riprendiamo il viaggio su una moderna autostrada che ci consente di raggiungere velocemente Agadir e di proseguire fino a Mirleft. Hamid e Rashid sono le nostre guide locali e si fanno in quattro per assecondare le nostre richieste.

Ci rilassiamo con voli in dinamica sul mare sopra l'arco di Legzira, sorvoliamo la cresta sul costone de Le Nid d'Aigles e Giordano si concede anche un tuffo tra le onde spumeggianti per riprendersi dopo una rocambolesca falsa in decollo con capriola tra i cactus.

Una settimana passa in fretta: un paio di giorni sulla costa ed è già tempo di pensare al ritorno a Marrakech. Una tappa allo splendido costone sul mare di Aglou dove attendiamo che lo scarso vento aumenti. Bruno freme. Parte. Fatica a stare su, sparisce dietro a un promontorio e continua lungo il successivo costone. Passa un quarto d'ora, non ritorna; preoccupati lo cerchiamo dietro al promontorio: si vede la spiaggia ma lui non c'è; la preoccupazione aumenta. Dopo mezz'ora lo individuiamo mentre a piedi, assetato, sta rientrando dopo aver affrontato la parte più pericolosa: la risalita a piedi del costone.

Ci fermiamo a dormire al rifugio di Tizi n'Test a 2000m di quota nella catena dell'Atlante pregustando il volo mattutino che però ci viene negato per la presenza di un vento di caduta piuttosto sostenuto che non consente di decollare.

Ancora una puntata ad Aguerrou dove Paolo e Franco decollano nella fascia oraria critica con vento piuttosto sostenuto. Dopo una mezz'ora di sballottamenti preferiscono affrontare il top piuttosto che l'atterraggio a fondo valle che riserva insidie aerologiche forse peggiori. Ultima serata da turisti tra i riad della Medina di Marrakech, sistemati in un albergo da mille e una notte.



Piccoli
piloti
crescono...