

ALIANTI

di G. Crosa

Sembra estratto da un blocco di marmo bianchissimo. La purezza delle sue linee è degna di una mano michelangiolesca. Le sue forme delimitano con delicatezza divina quell'istinto al volo che l'uomo si è abituato a identificare nel mito di Icaro. Questo qualcosa è un insieme di tecnologia avanzatissima e di sogni. Questa macchina complessa e essenziale nello stesso tempo è l'aliante.

L'aliante è una fusoliera che lascia la sagoma del pilota. L'aliante è ali lunghissime che si sentono fatte di aria insieme con un corpo che termina in una coda armoniosa.

Emozionante agli occhi ed al cuore dell'osservatore quando è ancora a terra, diventa poesia, quando è lassù e vola silenzioso. Capita spesso di vederli nel cielo di Rieti. Nell'aria della Sabina c'è un qualcosa talmente di particolare che gli aliantisti di tutto il mondo la considerano perfetta. I piloti usano dire che in quella zona si possono trovare condizioni atmosferiche e climatologiche che hanno un tocco di eccezionale. Condizioni tali da creare i migliori presupposti per un volo che esalti le performance tecniche ed emozionali. Un aliante vola nei suoi giochi, sfruttando la variazione termica causata dal sole, o l'effetto dinamico degli spostamenti d'aria favorito dalla presenza di rilievi, oppure vola come fosse un surf, cavalcando le lunghe onde del vento ad alta quota.

Le prime condizioni, ad esempio, si possono trovare (se si vuol fare un record) in Namibia o in Sud Africa; le seconde lungo la catena dei monti Appalachi. La terza andando a veleggiare sopra la cordigliera

delle Ande. Ma se si vuole trovare un po' di tutto ciò senza per forza vagabondare per il mondo, non si deve fare altro che organizzare il proprio campo base sul prato verde dell'aeroporto di Rieti. Un prato verde che sembra al centro di uno stadio naturale unico. Un anfiteatro che ti fa vedere il nord con le case in pietra di Poggio Bustone, dalle quali sembrano ancora uscire le melodie di Lucio Battisti, mentre verso est ti offre il monte Terminillo, magari ancora con qualche squarcio di neve primaverile. Più mistico è lo sguardo che tende all'ovest e che incrocia l'imponente Santuario di Greccio dove S. Francesco ebbe l'ispirazione per il primo Presepio. Tra i tanti punti verso sud, vale la pena ricordare le acque calde del Lago del Turano.

In questo scenario si esaltano gli alianti e si esaltano i piloti che vengono da tutte le parti del mondo per il piacere di un volo straordinario ma anche per affinare il loro talento agonistico nel centro tecnico nazionale di volo a vela che ha come capo istruttore Alessandro Bruttini. Bruttini è un istruttore particolare con una storia particolare, particolare come la battuta offerta con un sorriso al momento delle presentazioni: " Qui trasformiamo le galline che razzolano appena sopra il campo in veri gabbiani, in vere aquile". In altri termini, il pilota che dalla quota di 450- 700 metri alla quale è stato portato dal piccolo aereo - traino, si limita, dopo alcuni volteggi ed alcune spirali, ad andare alla planata verso il campo, qui impara a dominare la macchina, a tirar fuori dalle sue potenzialità aerodinamiche il meglio per un volo che duri nel tempo grazie anche ad una migliorata capacità di lettura delle condizioni atmosferiche.

Alessandro Bruttini, 47 anni, è ovviamente uno dei migliori piloti nazionali, ma è nell' insegnamento che raggiunge la sua eccellenza. Nasce a Siena, contrada del Montone e nasce e cresce con il piacere della danza classica dentro di se. Nel suo vagabondare tra le contrade della città del Campo, si ferma spesso davanti la vetrina di un negozio di modellistica. E' un aliante, l'oggetto che più di ogni altro lo fa sognare. Lo guarda con trasporto, ma è la danza che sovrasta ogni sua emozione. Sarà comunque un segno del destino. Diventa ballerino professionista, entra nel corpo di ballo di Marinella Stefanescu, poi è il partner di Margherita Parrilla, attuale responsabile dell'Accademia Nazionale di danza. Gira il mondo. Nei suoi ricordi soprattutto una tournè cinese: Pechino, Shanghai, ed altre città.

Per guadagnare meglio e dare più continuità al suo lavoro decide di trasferirsi in Germania. Fa base a Kiel. Nei ritagli del tempo libero frequenta il locale aero-club dove gli alianti sono i padroni. È un vecchio amore che riaffiora. Ha 35 anni, quando dopo un lungo periodo di dolorosa sofferenza che gli riduce le capacità di muoversi e quindi di ballo, gli è diagnosticato un tumore: ependinoma il suo nome. E' un tumore benigno, ma la carriera è finita. In un altro tipo di voli la sua salvezza. Prende il brevetto di pilota e nello stesso tempo si perfeziona nella cura della macchina aliante. In tutte le sue parti: meccanica, elettronica, strutturale. Si muove bene tra materiali come resine, kevlar, carbonio. Comincia una nuova vita. E' talmente bravo che nel 1996 viene ingaggiato dall'allora capo istruttore di Rieti, il francese Jaqui Cherbon. Quando questi lascia, Alessandro Bruttini ne è il naturale sostituto:" *Io devo aiutare il*

pilota a capire meglio se stesso. E' il primo passo perché poi possa interpretare al meglio il modo in cui effettua il volo, i suoi miglioramenti tecnici ed emozionali." Psicologia. C'è un rigore metodologico straordinario in Bruttini, quasi tutta la storia del volo a vela fosse dentro di lui, entrata per osmosi nelle sue vene durante la sua permanenza in Germania. Perché è proprio in Germania che è nato il volo a vela. Già nei primi anni del novecento, dal pendio della collina Wasserkuppe, nella regione centrale di Hessen, si lanciavano i primi alianti che divennero la miglior scuola aeronautica per i piloti e per la scienza aeronautica tutta, soprattutto dopo che il Trattato di Versailles vietò ai tedeschi lo sviluppo, la produzione e, conseguentemente, il teorico uso degli apparecchi a motore.

E' anche per questo che oggi in Germania ci sono ben 40.000 piloti-praticanti (c'è chi dice esser questo lo sport più tedesco di tutti) mentre in Italia si superano di poco le 1.500 unità.

Da noi un brevetto ha un costo medio di 2.500 euro con una durata della fase di apprendimento che può variare dai 6 ai 18 mesi. Nel complesso una quarantina di lezioni per 12 ore di volo più teoria. L'età media dell'aspirante pilota di alianti è sui 30 anni e si può considerare alto l'80% di percentuale di chi porta a termine il corso. L'età minima per poter accedere ai corsi è di 16 anni.

Le motivazioni sono ovviamente soggettive: la ricerca di un senso di libertà, il piacere di vivere un'avventura mai uguale a se stessa, la voglia di gustare ogni volta il sapore della conquista, sono le più comuni.

Il coefficiente di rischio è considerato nella media di ogni attività ordinaria del vivere umano, nulla di più.

Come è ovvio esistono dei momenti critici che si possono identificare nelle fasi di decollo, di atterraggio e di sgancio dall'aereo che ti ha portato in quota.

In linea di principio più il volo è veloce più è sicuro. La velocità media di planata è tra i 120 ed i 150 km orari. La velocità di stallo, limite sotto il quale l'aliante non vola più e precipita, è di 65-70 chilometri orari. Come velocità massima si possono considerare valori superiori ai 270 km orari.

Il dominio delle proprie emozioni e quindi del senso di paura deve essere una delle virtù del buon pilota, utile soprattutto nei momenti di vero pericolo come una collisione o un atterraggio fuori campo.

Con il passare del tempo al piacere estatico dell'esplorazione, nel pilota s'aggiunge inevitabilmente il senso agonistico, ed è appunto nelle gare che si esalta la stragrande maggioranza dei piloti più evoluti. Lo è in Italia come nel mondo. Al contrario degli albori, quando erano di durata, ovverosia chi più di tutti riusciva a stare in aria vinceva, le gare di oggi sono di velocità. Semplificando: un comitato apposito, il giorno della gara, viste le condizioni meteo sceglie un percorso obbligato che prevede più punti di controllo attraverso il quale si deve transitare per poi andare verso il traguardo. Quando tutti gli alianti sono in quota, ogni pilota ha la libertà di scegliere il momento del proprio via. E qui entra in ballo la sensibilità, l'intuizione, le capacità di strategia e di tattica del pilota. Tutti si trasformano in cercatori d'oro alla caccia di quelle

correnti ascensionali che in un elegante movimento a spirale ti consentono di salire di quota: si guarda il formarsi di un cumulo, si guarda a terra, si cercano nel cielo quei segnali di movimento d'aria che sono alla base del volo dell'aliante. Più quota significa più velocità di planata, significa più distanza. Ha grande importanza la capacità d'interpretazione dei dati del computer di bordo e degli altri strumenti come l'altimetro, l'anemometro, il variometro (indica la variazione della velocità verticale dell'aliante), ma alla fine sono gli occhi, sono le mani sulla cloche, è il saper ascoltare il fruscio dell'aria sulle ali che fa la differenza. E pensando alle gare si emoziona ancora Leonardo Brigliadori, sessantotto anni, Presidente del Comitato Tecnico Organizzativo dei Campionati Mondiali Juniores (piloti fino a 25 anni d'età) del luglio di quest'anno e dei mondiali assoluti del prossimo anno che avranno ancora come base proprio Rieti.

“Il mio Discus correva a 180 km/h, le ali fremevano attraversando le ultime turbolenze della giornata: le mani impugnavano la cloche con tutta l'energia per tenere l'assetto e il muso inchiodato sulla mia traiettoria. In termini di tempo avevo 10' di vantaggio su Simon Leutenegger. Stavo planando per l'undicesima e ultima prova. L'ultima volta che avevo visto lo svizzero era davanti a me. Il mio allenatore, al campo, stava facendo i conti. A 30 km dal traguardo la sua voce entrò nella mia radio urlando che Simon non era ancora arrivato e che potevo considerarmi Campione del mondo. Le mie mani e i miei piedi restavano fermi sui comandi, ma il mio animo era già entrato nella dimensione dell'infinito. Stavo vivendo l'assoluto. Sfrecciai sul traguardo a 220 km/h con il sibilo e la scia

della zavorra d'acqua che avevo cominciato a sganciare da qualche secondo. Poi il circuito d'atterraggio, il rullaggio. Era bello tornare sulla terra, festeggiato dagli amici. Era bello ritornare ad essere uomo."

Emozioni quindi, emozioni che, gara o no, si possono provare su vari tipi di alianti: da quello più economico, il PW5 polacco, monoposto da circa un ventimila euro e apertura alare di 13 metri e 60 cm, a quelli della cosiddetta categoria libera che si pavoneggiano nei loro **32 metri (in media) di ali.**

Alianti, macchine dal romanticismo evidente ma anche strumenti di altissima tecnologia aeronautica che consente loro oltre che di andare veloci, di percorrere fino a 3000 km e di salire a 15 mila metri d'altezza.

Alianti capaci di virtuosismi acrobatici estremi. Per i tedeschi l'acrobazia è la sublimazione del volo e la chiamano segel kunstflug, che si può tradurre in *arte del volo con alianti*.

In Italia il gran maestro, il profeta di questa specialità è Pietro Filippini. Il suo campo base è l'avio-superficie che guarda il Castello di Torre Alfina, non distante da Orvieto.

Il looping, il tonneau lento o in virata, il Fieseler, il volo rovesciato, l'otto cubano, i vari tipi di scampanata, sono alcune parti del suo repertorio da brivido.

***"Il pilota acrobatico sta al pilota tradizionale come il velocista sta al maratoneta"* dice Filippini, che in questo modo tradisce le sue origini di atleta, ottimo specialista della corsa sprint, prima che uno strappo ad un bicipite femorale ne violentasse sogni e ambizioni.**

Il volo acrobatico è un'emozione breve ed intensa. Si va al traino in quota, 1200 metri QFE, (sigla che gli specialisti si divertono a tradurre gergalmente in: quota filo erba), poi 5 minuti circa di evoluzioni passando attraverso sollecitazioni che vanno dai 6 g positivi ai 4 g negativi, quindi l'atterraggio. Tempo totale 20 minuti circa.

Pietro Filippini, oltre ad essere il Campione italiano da sempre ed a suo tempo tra i migliori del mondo ,è anche uno straordinario istruttore ed è in questo suo essere un visionario giocatore- allenatore ha recentemente vissuto l'esperienza più gratificante .Lo scorso anno, infatti, con i suoi allievi Giuseppe Soffredini e Stefano Zuccarini è diventato Campione Italiano a squadre. C'era un particolare a dare valore ad un qualcosa che era parso ordinario: Stefano Zuccarini, uno dei tre, era un pilota paraplegico. Da anni su una sedia a rotelle per un incidente motociclistico.

Zuccarini nel 1997 aveva creduto nella visione di Pietro Filippini e dopo un normale corso di addestramento aveva preso il brevetto di pilota, annullando ogni diversità legata al suo stato.

Già l'anno dopo Zuccarini vinse il titolo italiano di volo acrobatico per esordienti. Anche le sue parole furono uno schiaffo di poesia: *“E' Luglio. Sono nervoso, fa un caldo terribile. Sarò l'ultimo a decollare. Seguo le figure degli avversari. Sono perfette. Sarà dura. Serro con forza la cintura in mezzo alle gambe. E' la più importante, è quella che ti tiene in volo rovescio. Ripasso la sequenza delle figure, mentre salgo al traino. La velocità, mi ripeto con ossessione, mi raccomando, non far scendere mai la velocità sotto i 200 l'ora. Nessuna incertezza, non devi avere esitazioni, mi ripeto. Non*

m'importa di vincere, voglio solo fare un bel volo e rendere al massimo delle mie possibilità. Perché quando sono a bordo dell'aliante e vedo l'orizzonte roteare silenziosamente intorno a me e sento la potenza delle accelerazioni gravitazionali strapazzare il mio corpo, penso di essere un uomo fortunato."

ALIANTI di Giacomo Crosa