

1979 - LA CIMA TOSA

di Umberto Venturini

Tra i ricordi più cari di Mario Marangoni vi è l'atterraggio sulla Cima Tosa nel 1979.

Atterraggio effettuato con due aerei assieme a Umberto Venturini.

Quando Mario ha voluto ricordare questo episodio, gli ho fatto presente che Berto ne aveva già raccontata la storia in almeno un paio di occasioni (Notiziario AIPM ed Aviazione Sportiva).

Mario l'ha riletta con grande attenzione e condiviso il contenuto.

E' così che la storia originale che Berto aveva reso Mario qui vuole che riporti fedelmente.

Per noi piloti di montagna sorvolare il Gruppo del Brenta e non dare un'occhiata al Campanile Basso, al Canalone Neri, al Crozon ed alla Cima Tosa è come andare al Louvre e non guardare la Gioconda, tanto è irresistibile la bellezza di questo scenario naturale fatto di guglie, pareti, nevai, luci ed ombre, cime ardite e sublimi. La cima Tosa, poi, con la sua piramide di neve sempre maestosa ed affascinante, ricorda una gran dama, una "regina" con la sua bianca stola sulle spalle!

Mentre le nostre qualità di piloti miglioravano, guardavamo la Tosa con tutt'altro interesse e cominciammo nei primi voli in montagna ad intravedere una certa possibilità di... non ci si fidava a dire atterrare... ma una sensazione, un certo "prurito", che voleva dire che si poteva anche fare; frase questa che ci dava l'idea che in quel posto, presto o tardi, si sarebbe atterrati.

Finalmente, un bel pomeriggio splendido, luminoso, di ritorno da un volo sul Cevedale, ce la troviamo davanti, bellissima! Splendente al sole della sera non vedevo che lei, ero incantato. Chiamo Mario sull'altro aereo e dico solo: "hai visto quanto è bella?" al che mi risponde: "sono dieci minuti che la guardo e penso che forse si potrebbe...". restiamo così in silenzio radio. Intanto ci stiamo avvicinando alla Cima, metto una tacca di flap, rallento la velocità. Ora sono sopra la Tosa, alcune persone sulla cima ci salutano, è tutto fantastico ma tremendamente piccolo ci appare lo spazio per un eventuale atterraggio.

Continuo a girare spiralandolo sempre più lentamente ed abbassandomi, sento su un versante un po' di discendenza ma solo in prossimità della parete, tutto il resto è buono e tranquillo; la neve si presenta bene, la temperatura è bassa (5° sotto zero) pertanto il manto nevoso risulterà duro... si vedrà!

Nel frattempo anche Mario si è inserito nel carosello e registra le stesse sensazioni, mi dice che l'unico modo per poter atterrare è senz'altro quello che stiamo provando ora.

Condivido il suo pensiero e mi preparo per un tocca e va.

Mi allontano per fare un bel finale, a 100 metri mi abbasso al livello della soglia pista che idealmente avevo fissato, richiamo, un poco di gas, tocco la neve, tolgo gas... ma sono veloce, scivolo sulla neve il più possibile ma non rallenta, allora tutta manetta e con una strappatina lo sollevo al momento giusto ritrovandomi nuovamente in volo sulla Valle d'Amblez.

Dico a Mario: "La neve è troppo dura!".

Mi ripresento in finale per una seconda volta, tutto come prima ma più lento! Controllo olio, benzina, temperature, pressione degli sci: tutto OK!

Vado in finale e mi porto più basso rispetto alla soglia pista per poi sostenere l'aereo con il motore, ora sono pronto: quando sono sotto la soglia di circa tre metri do manetta, su il muso e tocco molto prima, vedo che rallenta, quasi si ferma ma scivola di fianco e devo dare tutto piede, cloche e motore per poter immediatamente decollare.

Ora sono in volo sulla Pozza di Tramontana.

Tiro un bel sospiro! Chiamo Mario per comunicargli le mie impressioni e d'accordo decidiamo per il NO! Facciamo un ultimo passaggio salutando gli alpinisti.

Da questa esperienza traemmo la conclusione che la Cima Tosa si sarebbe potuta fare solo quando ci fosse stata la "giornata giusta" con la temperatura ottimale allo scopo.

Atterrare in montagna, anche su spazi ristretti, non è così difficile: l'importante è fermarsi al posto giusto per poter girare l'aereo con uno spazio sufficientemente adeguato per poter decollare.

Diversamente, sono guai seri!

Passarono ancora settimane e arriviamo a giugno.

Una mattina, verso le 9,30, mi telefona Mario: "Pensi alla Tosa? Mi sembra la giornata giusta?".

Rispondo solo: "Vieni a prendermi tra dieci minuti, Ok!".





Umberto saluta felice mentre Mario sta atterrando a sua volta

Tolgo la vestaglia da lavoro e dico ai miei collaboratori che c'è una chiamata urgente e devo andare via subito (ottima scusa).

Ci avviciniamo alla parete per sentire eventuali turbolenze: tutto calmo!

Ora siamo a quota 3.500, siamo più alti della Tosa, basta salire!

Facciamo la nostra ricognizione e cominciamo con il nostro "carosello".

Inizio io, con un finale di assaggio partendo dalla Brenta Alta, quindi Cima Margherita ed, infine, la Tosa. Non oso toccare la neve: i primi giri servono per capire l'atmosfera circostante, sono dubbioso... lo spazio mi sembra troppo piccolo, in un attimo ho sorvolato la zona di atterraggio e sono fuori, dove tutto precipita a valle!

Mario mi comunica le sue considerazioni, più fiducioso.

Intanto, mi preparo ad un altro avvicinamento tentando, con la dovuta sicurezza, il primo atterraggio.

Ripeto lo stesso finale di prima, sono sulla soglia, tolgo il gas e... l'aereo si posa dolcemente sulla neve, sento che è quella "giusta", ma sono troppo veloce e devo riattaccare immediatamente.

Devo arrivare più lento e più basso, ora però sulla neve c'è una traccia che servirà da parametro; togliendo motore in quel posto l'aereo volerà fino all'inizio della traccia senza toccare.

Ritorno in finale, una tacca di flap, un'Ave Maria (qui ci vuole!), velocità corretta, poca manetta (è bene avere sempre a disposizione 2-300 giri di motore), muso giù.

Per essere tranquillo, mi vedo un po' alto, tolgo motore e sprofondo lentamente, mi sembra d'infilarmi sulle prime rocce, ora una buona smanettata.

Con la cloche leggera e cabrata sono sulla massima pendenza del nevaio, tolgo motore, gli sci toccano la neve molto presto ed ora sento che si ferma, un po' di piede per girarlo verso il pendio e sono fermo!

Sono atterrato sulla Cima Tosa!

Lascio andare un bel sospiro e resto immobile a contemplare tanta bellezza.

Mi sono fermato a 25 metri dalla cima, sento i complimenti di Mario e gli spiego come dovrà fare per l'atterraggio che, preso con le giuste attenzioni, non è poi così difficile.

Scendo e blocco il Piper con due "tappi" di neve davanti agli sci. Affondo la coda in una piccola buca fatta con il badiletto di bordo, ora l'aereo non si muoverà più!

Mi dedico a Mario che mi sorvola e sento che è impaziente di atterrare. Gli voglio lasciare spazio!

Mi preparo al decollo, tolgo i tappi dagli sci e lascio la coda nella buca. Salgo, metto in moto, appena è tutto pronto, via!

Tutto motore, cloche in avanti, la coda si alza, esce dalla buca e l'aereo parte deciso, in un attimo sono già in volo.

Ora tocca a Mario che vedo già in finale, lo sorvolo e lo vedo benissimo, gli urlo: "In bocca al lupo!".

Vedo la sua ombra proiettata sulla parete che sale a picco e poi sul nevaio, rallenta e poi dolcemente s'infiltra sotto il Piper fino a diventare una sola cosa con l'aereo. Vuol dire che sta toccando e subito un turbinio di neve si solleva, vedo la nuova traccia vicina alle mie precedenti: è fermo anche Mario!

Ora sono io a congratularmi, faccio delle fotografie, ripasso e tutto è più bello con sopra un aereo! Mario si prepara a ripartire, lo vedo armeggiare attorno all'aereo, ma non riesce a girarlo. Vedo che alza la coda ma non lo smuove minimamente.

Capisco che è difficile a quella quota.

Continuo a girare sopra e aspetto notizie. Finalmente mi chiama, tutto ansimante "...non riesco a girarlo!"

Gli spiego la tecnica che ho usato in precedenza. Aspetto ed osservo, ma non vedo miglioramenti.

Decido di atterrare, anche se la cosa, con un aereo fermo, su quella corta pista di neve, diventa più difficile.

Mi metto in finale, tutto come durante il primo atterraggio, tolgo motore, sono quasi fermo ma l'aereo scivola di lato verso la pendenza, in discesa.

Non perdere nemmeno un secondo... tutta manetta, piede e sono fuori sul precipizio.

Tiro un bel respiro profondo. Riprovo, ma per atterrare con un altro aereo fermo su uno spazio così angusto, per evitare di toccarsi e mettere fuori uso contemporaneamente due aeroplani occorre aver preso le giuste misure.

Ripeto nuovamente tutto come prima, tocco, sono quasi fermo ma scivola ancora e... via!

Mario mi chiama e mi dice di tornare a Trento per voi venire a riprenderlo con l'elicottero.

Capisco la sua apprensione, se non atterro rimane da solo sulla cima ad aspettare l'elicottero; però, ci vogliono due o tre ore prima del recupero!

Gli comunico che riprovo un'ultima volta e che appena sono in fase di decelerazione vicino a lui si deve afferrare al montante dell'ala, sì da fungere da ulteriore freno.



Due immagini di Mario dopo l'atterraggio

È risultata l'idea risolutiva, appena tocco e rallento nei suoi pressi, Mario fa esattamente come concordato e con il peso del suo corpo a monte, mi blocca. Con nuovi blocchi di neve davanti agli sci ed una buca per il pattino di coda evitiamo ogni rischio di scivolamento.

A questo punto non abbiamo più problemi, siamo due aerei sulla Cima Tosa!!! Possiamo goderci tranquillamente la vetta, bastano pochi minuti per raggiungerla.

Bastoncini da sci, macchina fotografica... brindiamo con due bustine di cognac, tipo naia, saliamo in cima. Si vedono una decina di "passi" di rincorsa e poi le due zampate unite e decise di decollo; per noi è stato un ambitissimo premio: siamo atterrati dove osano le aquile!

È ora di ripartire! Liberiamo gli sci dalla neve, scaldiamo i motori e, finalmente pronti, diamo un colpo di cloche in avanti per alzare la coda, il pattino esce dalla buca e l'aereo scivola immediatamente verso valle... un po' di motore e siamo già in volo!

Ancora un ultimo giro attorno alla cima per immortalare le tracce di una meravigliosa impresa.

Scusaci amica Tosa se ci siamo permessi di scarabocchiare sul tuo candido mantello sgraziate strisce trasversali e disordinate, loro non sono frutto della legge della natura ma ci perdonerai perché la nostra presenza non ha assolutamente alterato il tuo equilibrio aggiungendo, se mai possibile, nelle nostre menti e nei nostri cuori fascino alla tua fama di Gran Dama.



Tutte le foto di questo racconto sono tratte dall'archivio di Umberto Venturini