

CORTINA un amore ... infinito

C'era una volta un aeroporto....

Quaranta minuti per andare da Cortina a Venezia e poco più di un'ora per coprire la distanza Cortina-Milano. Oggi sembra fantascienza e invece, paradossalmente, negli Anni Sessanta era una realtà.

Nell'estate del 1962 entrò infatti in funzione l'Aeroporto di Cortina. Quell'anno, la società Aeralpi inaugurò la prima stagione sperimentale, collegando la Regina delle Dolomiti con Bolzano, Milano e Venezia. Tra l'estate 1962 e l'inverno 1963 furono effettuati 600 voli, che in tutto trasportarono oltre 1.600 passeggeri paganti. La pista lunga poco più di un chilometro e le caratteristiche dell'aeroporto consigliarono l'utilizzo di velivoli Stol (Short Take Off and Landing) le cui peculiarità li rendevano adatti al decollo e all'atterraggio corti, potendo decollare in 130 metri e fermarsi in soli 100 metri.

Visto il successo delle prime due stagioni sperimentali, l'Aeroporto di Cortina divenne una realtà consolidata, che funzionò regolarmente sino al 1968, anno che decretò la fine dei voli di linea a causa della scomparsa dell'azionista di maggioranza dell'Aeralpi. Ad Acapulco fu infatti assassinato il Conte Cesare d'Acquarone, la cui morte lasciò senza sostegno finanziario



la società pioniera del volo a Cortina (pioniera anche in un altro senso: fu infatti la società che ebbe tra le sue fila la prima pilota di linea italiana, **Fiorenza De Bernardi**).

La pista e gli hangar dell'aeroporto restarono deserti e inutilizzati sino agli inizi degli Anni Settanta, quando un pilota ampezzano, Carlo Lorenzi, chiese e ottenne di poter operare nell'aeroporto di Cortina con i bimotori della società Sorem di Roma. Questa nuova stagione fu però breve e decretò la definitiva chiusura dell'aviosuperficie a causa dell'incidente che si verificò il 31 maggio 1976: un aereo pilotato dallo stesso Lorenzi, con cinque passeggeri a bordo, precipitò subito dopo il decollo da Cortina.



L'inchiesta che ne seguì attribuì inizialmente la causa dell'incidente alla pericolosità della pista, che fu quindi chiusa. In seguito fu correttamente attribuita all'imperizia del pilota, ma ciò non servì a riaprire l'aeroporto. L'incidente aveva talmente scosso l'opinione pubblica e la gente del posto da rendere inutile qualsiasi tentativo di riapertura.

Così, in questi ultimi 30 anni, l'aeroporto di Cortina è stato dimenticato e abbandonato, ma non da tutti!

La possibilità di decollare e atterrare nel cuore delle Dolomiti ampezzane non poteva lasciare insensibili i Piloti di Volo in Montagna. Parliamo di una categoria particolare di piloti, che volano per passione e che sono rappresentati dall'Aipm.

I piloti di volo in montagna in più occasioni hanno cercato di riottenere l'agibilità della pista.

Ma questo è successo soltanto pochissime volte (sufficienti, peraltro, a dimostrare la non pericolosità della pista

quando gli aerei sono pilotati da veri esperti di volo).
 La prima avvenne nel 1991 quando i nostri soci cortinesi, di nascita od adozione, **Massimo Mauriello** e **Valerio Gaspari** insieme a **Domenico Chiesa** riescono a coordinare, in occasione della 5ª Assemblée A.I.P.M. organizzata a Belluno e per la prima volta dopo 15 anni da quel grave incidente, l'atterraggio su questa pista di venti aeroplani quasi tutti PA18 e PA19, qualche Cessna 172 ed il famoso biplano Antonov 2.

Per l'occasione sono ospiti gli amici francesi Jean Tricart, Presidente della Commissione per gli sport aerei di Montagna in seno al Club Alpino francese, e Robert Barrier, Presidente dell'AFPM, oltre agli amici e piloti coniugi Von Breitenbuch giunti dalla Germania.



La seconda volta riesce nel 2000 quando, grazie anche all'adesione di un nuovo socio cortinese, **Nicolò Zardini**, al fianco dei vecchi soci già citati, ottiene il risultato di una nuova autorizzazione eccezionale per la realizzazione della 14ª Assemblée, nuovamente organizzata a Belluno.

Purtroppo, nel giugno dello stesso anno ci lascia Valerio Gaspari (primo a destra nella foto di gruppo del raduno 2000).

Si giunge così al 2006, anno delle Olimpiadi invernali di Torino, cinquantesimo anniversario di quelle di Cortina '56. Con grande partecipazione dei soliti soci cortinesi si ottiene, questa volta, l'interessamento della nuova amministrazione comunale. A.I.P.M. riesce ad ottenere il permesso per un primo atterraggio



La conca di Cortina – foto Nino Catto



L'arrivo – foto Patrizia Serra



Pomeriggio di neve – Foto Flavia Lonardi



Notte di... pulizie – Foto Nino Catto

“invernale”.

Il 26 gennaio, cinque dei nostri Piper sono decollati dall'aeroporto di Cortina per sorvolare in formazione le piste delle Tofane, poco prima della gara tra le vecchie glorie dello sci.

Gli equipaggi erano formati da Pippo Dellai e Nino Catto, Eligio Lonardi con la figlia Flavia, Giorgio Oss ed Enzo Marchesi, Renato Fornaciari e Nicolò Zardini, Luigi Vergerio e Giorgio Pincin.

I Piper sono arrivati in mattinata dall'aeroporto di Belluno, dove sono potuti rientrare solo due giorni dopo a causa del maltempo.



I Piper schierati sulla pista... di sci da fondo – foto Patrizia Serra

L'abbondante nevicata del venerdì ha infatti reso impossibile la seconda manifestazione, che avrebbe visto gli stessi Piper sorvolare le gare di coppa del mondo di sci femminile, per disegnare sul cielo ampezzano i colori dei cerchi olimpici.

Sfumata la rara possibilità di mostrare la loro bravura nei cieli di Cortina, i nostri si sono prodigati per impiegare al meglio il tempo libero.

Intanto mattina e sera è stato necessario pulire gli aerei dallo strato di neve, che avrebbe rischiato di danneggiare le ali e così, armati di scopa e coraggio, con una punta di eroismo insita nelle loro gesta, hanno affrontato il freddo gelido di Fiammes per coccolare i Piper parcheggiati soli soletti su quella che

un tempo era la pista dell'aeroporto di Cortina e ora è semplicemente una pista di sci di fondo, i cui praticanti si soffermavano incuriositi a vedere questi gioiellini volanti facendosi immortalare nelle loro fotocamere digitali.

Un siffatto sforzo quotidiano doveva ovviamente essere ampiamente ricompensato e, fortunatamente, maltempo non significa digiuno o tristezza, soprattutto in un posto come Cortina. Così lo sforzo profuso è stato dimenticato tra una cena al ristorante **El Zòco** (a proposito, se siete a Cortina ve lo consigliamo: cucina superlativa, vastissima scelta di vini in un ambiente elegante e con una ospitalità unica!) il giovedì sera e pranzo il giorno successivo.



La splendida accoglienza de El Zoco – Foto Enzo Marchesi



D-ELHP prende finalmente il volo... con il solo pilota – Foto Nicolò Zardini

Venerdì sera i festeggiamenti sono proseguiti al rifugio Malga Federa.

La particolarità dei due locali è che entrambi i gestori sono due piloti: Nicolò Zardini del Zòco e Davide Santer di Malga Federa, che ha portato a destinazione i suoi ospiti a bordo di un potente e suggestivo BW, un mezzo cingolato militare in grado di percorrere strade ripide e impervie, nonché gelate.

Sabato 28 gennaio, le faticose giornate sono giunte al termine per tutti gli equipaggi, che sono riusciti a decollare alla volta di Belluno.

Tutti tranne il D-ELHP che doveva riportare alla base Renato Fornaciari e Nino Catto.

Un problema agli sci ha impedito al glorioso Piper di prendere il volo, anche se sorge il dubbio che il problema fosse forse il peso dell'equipaggio dopo le abbondanti libagioni... Tant'è vero che, dopo vari tentativi nei quali il Piper non è riuscito a sfidare la forza di gravità, il D-ELHP è poi decollato con un solo pilota a bordo (il più magro!).

Articolo di Patrizia Serra e Nicolò Zardini

Chiudiamo con un benvenuto a Gabriele il più giovane socio di AIPM. A Patrizia e Nicolò i più calorosi sentimenti di amicizia e partecipazione a questa grande gioia.



Locandina e Foto raduni 1991 e 2000 da archivio Umberto Venturini - Loghi di Cortina olimpica forniti da Tino Colombo