

Racconto: esperienza al Corso teorico-pratico di volo in montagna Vds*di Nicola Paggiaro***CORSO "TOFANE" e la (per il momento) "SELLA MANCATA"**

Avevo letto di piloti che in Alaska trasportavano gli alpinisti sul monte Mc Kinley atterrando sui ghiacciai; l'idea mi ispirava molto ma pur apprezzando il volo fra le montagne non avevo mai approfondito la cosa.

L'occasione di farlo è stata la comparsa degli sci alle ruote del Savage di Flavio Canton, vicino di Hangar; incuriosito vado a vedere e Flavio inizia a raccontarmi con entusiasmo coinvolgente dei suoi voli e atterraggi in montagna, di AIPM, dei corsi per l'abilitazione.

A dire il vero nei racconti c'erano anche altre due componenti: quella conviviale, a rendere ancora più interessante la cosa, e quella più preoccupante relativa agli effetti sugli aerei di errori derivanti da un approccio approssimativo alla disciplina. Ho deciso velocemente che mi sarei iscritto ad uno dei corsi di volo in montagna. Oltre a volarci, in montagna ci sarei anche atterrato e avrei conosciuto luoghi e persone nuove; quest'ultima cosa l'ho sempre apprezzata molto nel volo per il bagaglio consistente di esperienze che si acquisiscono senza doverle necessariamente vivere di persona. Quindi deciso! Mi affido ad un corso qualificato e gestito in un Aero Club, quello di Belluno, che per attività svolte, iniziative e vitalità è decisamente convincente.

Dai primi contatti presi in autunno avanzato ho cominciato a fremere, specialmente vedendo Flavio partire per i suoi voli in montagna durante l'inverno. L'attesa si è conclusa a metà marzo quando si è svolto il corso di teoria tenuto dal Com.te Nunzio Toldo, che non conoscevo ancora di persona. Due giorni trascorsi veloci e intensi, fra spiegazioni ed esperienze dirette a



sostegno; contestualmente arriva la conferma che avrei potuto fare la parte pratica con il mio Savage, cosa che facilita molto il risultato finale per la familiarità che si ha già con il proprio mezzo. ...finita la teoria, comincia l'avventura!

La prima lezione di pratica è a Belluno, con un po' di soggezione per la novità delle piste in pendenza, e anche un pochino per avere nuovamente dopo anni un istruttore a bordo... E' strana questa cosa, uno vola autonomo e sicuro sentendosi a proprio agio ma quando si ritorna a scuola emerge una forma di preoccupazione latente...

Toldo è un professionista e con un controllo all'aereo, una ripassatina discorsiva alla teoria e la pianificazione del programma di volo lo stato d'animo torna ad essere dei migliori. Un paio di circuiti in aeroporto, alcuni a Fant e si affronta finalmente Moldoi, dove mi rendo conto che questa cosa delle piste in pendenza mi piace proprio. Mi rendo anche conto della validità della scelta di seguire un corso con un istruttore; le cose qui "in pendenza" sono diverse e non ci sono modi alternativi per eseguirle, la tranquillità di imparare con la certezza di essere indirizzati correttamente rende l'apprendimento più facile perché si è più tranquilli. Alla fine della giornata riparto verso la pista di casa con la convinzione che con un po' di impegno e il tempo necessario ci si dovrebbe riuscire.

Le lezioni successive in Trentino mi producono un misto di sensazioni di euforia, gratificazione e un qualcosa che se uno avesse il tempo di lasciar esprimere forse sarebbe simile ad un timore-incredulo-quasi-paura.

Difficile da inquadrare questa sensazione, non c'è tempo di considerarla perché un finale al Casale è breve e bisogna essere concentrati, molto concentrati, ma proprio tanto perché la pendenza è "strana" e non la si è mai vista venire incontro da quella posizione in nessun altro momento della propria vita.

Insomma, la prima cosa da fare con le aviosuperfici trentine è "capire" il rapporto fra sé stessi in aereo e la pista, e la cosa non è immediata.

Nunzio si dichiara fiducioso e quindi per induzione lo divento anche io ...fonia a parte che essendo stata acquisita in alianti vent'anni prima risulta, diciamo così, approssimativa. Altro argomento da studiare per bene. Alla seconda lezione mi pare di capirci qualcosa e Nunzio mi conferma la cosa. A Costa Pelada ci raggiungono per il pranzo i due Piper dei Lonardi, con i quali si forma una simpatica tavolata.

Decido che è il caso di sostituire il carrello originale del Savage con quello rinforzato, (interessante: il Marketing lo definisce "aftermarket" mentre il mio linguaggio più concreto e realistico lo descrive come "esoso oltreiché necessario in prima installazione")

Un grazie a Flavio per il prezioso aiuto nelle operazioni di sostituzione.

Trascorre l'estate con una strana meteorologia locale che rende poi difficile raggiungere Trento per diverse settimane, fra piogge, temporali e in caso di sole una cortina di nuvole lungo tutta la fascia pedemontana dal Garda a Treviso che nasconde le montagne e i passi, cosa che mi porta a rinunciare due volte dopo il decollo; devo sicuramente ringraziare ancora Nunzio per avermi messo nelle condizioni psicologiche di scegliere liberamente per una rinuncia, cosa fondamentale per prendere decisioni corrette.

Alla fine arriviamo ad ottobre a quella che si concretizzerà come lezione finale e contemporaneamente esame; una splendida giornata con visibilità illimitata che segue una giornata precedente molto ventosa, ma che alla mattina si presenta a Vicenza con assoluta calma di vento. ...a dire il vero Nunzio al telefono mi dice che lì qualcosa si muove e che come sempre se decido di rinunciare e tornare indietro non ci sono problemi.

Decido di partire ma con un po' di perplessa curiosità perché l'approccio cautelativo di Nunzio mi fa intuire che in Trentino le cose siano un po' diverse che a Vicenza. La salita verso il Pasubio non ha storia se non la visione di tutto il visibile, Istria compresa! La forte e secca turbolenza in discesa verso Trento invece mi conferma che vento in valle c'è, e dall'aeroporto comunicano che è di 15 nodi. Atterro con qualche difficoltà a causa dell'asfalto e della direzione del vento non in asse pista (eufemismo: è in realtà l'atterraggio più complicato e "lavorato" finora eseguito in tutta la mia carriera di pilota, incubi compresi).

Partiamo alla volta del Casale con il vento che cala di intensità man mano che si sale ma che non cessa completamente mai. Risultato: facciamo tre circuiti e tre atterraggi con un certo venticello in discesa che richiede in finale una buona correzione di motore, ma che alla fine se gestito correttamente non disturba. Nunzio è contento e io anche. Il rientro a casa è praticamente senza storia, con l'intima soddisfazione di essere riuscito a impostare bene gli atterraggi al Casale. In serata a sorpresa la mail di Nunzio con la comunicazione che mi considera abilitato!

Contento!

Finito?

Non ancora del tutto, manca ancora Sella Valsugana.

Sella Valsugana è una splendida località, che starebbe bene come ambientazione per i sogni dopo una giornata di lavoro frenetico, ne avevo sentito parlare per via delle sculture e dell'arte all'aperto, ma prima del corso AIPM non c'ero mai stato.

Il venerdì dell'ultima lezione/esame con Nunzio Toldo il programma effettivamente comprendeva anche Sella Valsugana, in preparazione anche all'atterraggio per l'incontro AIPM che si sarebbe svolto l'indomani.

Di fatto, dopo l'arrivo "ventilato" a Trento e il Monte Casale pure con vento, l'atterraggio a Sella avrebbe dovuto risolversi in una cosa tranquilla, con la pista al riparo dal vento che imperversava a Trento.

Effettivamente l'arrivo a Sella è stato riposante rispetto al resto della giornata, ma in avvicinamento l'area di atterraggio risultava coperta di puntolini bianchi, che si rivelavano via via sempre più pelosi man mano che ci si avvicinava: pecore!

In cuffia Nunzio mi dava le indicazioni per la ricognizione sperando che i pastori capissero le nostre intenzioni e spostassero il gregge ma un passaggio basso da ovest sul Carlon, un'ampia virata sinistra sulle cime degli alberi con conseguente circuito e finale sul "fiordo" non hanno dato l'effetto sperato, nemmeno il finale simulato in senso opposto con decisa e inquietante scivolata d'ala (almeno così speravo la vedessero i pastori da terra). Scoprirò l'indomani arrivando in auto che il gregge era in un recinto rimovibile con cavi elettrici, non facilmente spostabile. Ci ho riprovato da solo, o meglio con mia moglie Elena, una settimana dopo per trovare l'area completamente irrorata di letame; a dire il vero un pensiero all'atterraggio l'ho fatto, ma



ho preferito evitare il rischio che Elena associasse l'idea "atterraggio a Sella" con quella di "sgradevole e impegnativa pulizia dell'aereo", visto che aveva già gradito molto l'atterraggio al Casale nella stessa mattinata.

E ora?

La vita è tutto un divenire, dopo un po' di attività in generale non sarebbe male proseguire l'addestramento sulla neve, dopo aver dotato l'aereo di sci.....

....e ovviamente Sella Valsugana, pastorizia e agricoltura permettendo!