

Racconto: esperienza al Corso teorico-pratico di volo in montagna Vds*di Marco Bulgheroni***La mia prima Costa Pelada!**

... settembre 2014.

Punto la sveglia alle sette ma alle sei sono già in piedi. Ho in programma una trasferta in Trentino, a Costa Pelada, dove oggi un gruppo di piloti si troverà per atterraggi di allenamento e pranzo.

Lo ha scritto ieri Domenico sulla pagina Facebook di AIPM ricevendo diverse adesioni.

La mia tessera AIPM ha ancora timbro e firma freschi e non conosco nessuno dei piloti presenti ma ho risposto che passerò per una ricognizione e un saluto.

Di Costa Pelada, ho cercato di reperire tutte le informazioni possibili confrontandomi con chi la conosce bene, guardando filmati, immagini, profili altimetrici.

Prima che l'inverno imponga una pausa al mio "percorso di studio", a conclusione di questa indimenticabile prima stagione dedicata al volo in montagna tra Termon, Chamois e Meggiana, mi piacerebbe atterrare su una pista con quelle caratteristiche e se possibile, mi piacerebbe farlo da solo, provando per la prima volta a determinare i riferimenti in un luogo sconosciuto.

Per le 9.00 il Savannah è pronto. Vorrei partire presto per arrivare prima che si inneschino brezze sui pendii ma la visibilità al campo di Cogliate è pessima e devo aspettare.

Riesco a decollare poco prima delle 10.30 e dalla pianura mi porto verso le montagne dove la visibilità è un po' migliore.

La base nubi però è bassa e temo che anche la pista sarà probabilmente in nube ma prevale l'ottimismo. Proseguo trovando anche un po' di pioviggine fino al lago di Iseo, poi sul Garda la situazione migliora un po' e all'altezza di Malcesine qualche buco tra le nubi del Monte Baldo mi permette di scollinare.

Alle 11.30 sono in vista della pista. Al parcheggio c'è già un Piper bianco.

Chiamo sulle due frequenze che la sera prima mi ha indicato Enrico ma non risponde nessuno.

Non ho fretta, inizio a fare la mia ricognizione e ad ambientarmi.

Ho bisogno di prendere qualche riferimento per definire l'orientamento del finale, la quota di circuito, il punto di mira.

La base nubi è bassa, la pista è in ombra e una condensazione esattamente sul finale si forma e svanisce ciclicamente interrompendo almeno due volte i miei avvicinamenti simulati.

Penso tra me che confidavo in condizioni un po' più "classiche" e mi ripeto che comunque sono venuto per una ricognizione della pista e che l'eventuale atterraggio è una opzione ipotizzabile solo se verificate le condizioni meteo, se sono certo di aver capito e non ultimo se sono autorizzato.

Al momento, tutte e tre le condizioni sono assenti.

Si avvicina il livello della benzina utilizzabile per l'andata e proprio mentre penso di fare l'ultimo passaggio e tornare a casa, sento per radio qualcuno in avvicinamento da E. Salgo e mi sposto leggermente a W del circuito per non interferire ma voglio vedere chi è e cosa fa.

Sono altri due Piper Cub, uno giallo e uno rosso, bellissimi!

Li avviso della mia presenza e della mia intenzione di osservare da debita distanza i loro circuiti.

Nessuna obiezione. La mia speranza di poter atterrare si riaccende improvvisamente!

Il primo è il Piper giallo che effettua un giro di ricognizione, coglie l'attimo, e atterra senza che io riesca a vedere quasi niente. Anzi, per un attimo penso di essermi sognato la condensazione lungo il finale o di non aver



capito dove inizia il finale.

Poi si presenta il Piper rosso che invece ritrova la "mia" condensazione ed è costretto a fare un paio di circuiti. Mi accodo e lo seguo da un centinaio di metri di distanza fino a metà del finale, poi mi sposto sulla destra e lo osservo atterrare.

Mentre rulla al parcheggio mi ripresento per l'ultimo circuito simulato e per radio oso un "credo di aver capito, posso...??".

Sono pronto a ricevere un perentorio "NO!", ringraziare e tornare a casa, invece sento una voce pacata che mi dice "è importante arrivare con una buona energia". E' una nuova sorpresa ... lo considero un ..."si"!?

Mi era stato consigliato da Luca di non puntare troppo in basso e di toccare all'altezza della manica a vento.

Chiedo un parere anche a chi mi parla da terra. Concorda.

Mi porto in sottovento ma una condensazione verso il costone opposto mi obbliga ad anticipare la base.

Non riesco a raggiungere il punto pianificato durante la ricognizione e finisco per ritardare un po' la virata finale.

Sono comunque ancora distante, correggo con una piccola S, controllo allineamento e quota, sembrano ok.

Flap giù, riduco un po' il motore e ricontrollo, vento calmo. OK vado!!!

Velocità 90 kmh, punto di mira qualche metro sotto la strada del rifugio.

Inizio la richiamata in uno stato di concentrazione bellissimo, do un po' di motore ma meno di quanto pensavo perché il punto di mira scelto mi sembra rivelarsi un po' altino.

Raccordo e lo metto giù esattamente al traverso della manica a vento anche se la velocità al contatto è un po' più alta del voluto.

La pista cambia pendenza velocemente e per un attimo ho la sensazione di essere un po' lungo.

So che in cima, a sinistra, c'è spazio e mi tengo pronto a deviare leggermente la corsa di arresto ma non è necessario e in poche decine di metri sono fermo più o meno nel posto giusto.

Un breve rullaggio fino al "mio" parcheggio a fianco del Piper rosso, spengo e scendo.

In un attimo la tensione e la concentrazione si trasformano in uno splendido stato di felicità euforica.

Ci metto qualche minuto a lasciare l'aereo perché continuo a dimenticarmi qualcosa, la giacca, le chiavi, il telefono.

Il gruppo di piloti composto da Domenico, Francesco, Renato, Eligio e Flavia mi riserva un calorosissimo benvenuto.

Sono attrezzatissimi e dopo un inaspettato brindisi in pista mi invitano (nel senso più completo del termine) a pranzare con loro al rifugio.

Mentre affronto la nuova sfida con il piatto di polenta, brasato e funghi, racconto il mio volo, da dove vengo, faccio un sacco di domande. La mia euforia deve essere piuttosto evidente e ascoltandomi, tra i miei nuovi amici c'è chi sorride divertito.

Sono quasi le 14.00 e il mio socio aspetta l'aereo per il pomeriggio. Per me è ora di tornare.

Francesco mi spiega con precisione i riferimenti da tenere in decollo, osservo il decollo di Eligio e Flavia e vado.

Il volo di ritorno me lo godo tantissimo e mi sembra duri un attimo. Sono sereno e soddisfatto come poche altre volte ricordo di essere stato nella mia vita "sportiva".

Questa esperienza, sono certo che resterà per me una delle indimenticabili.

Il mio primo volo in deltaplano, i miei primi 500km in aliante, la mia prima Costa Pelada!

L'elenco delle persone che vorrei ringraziare per questo primo anno di volo in montagna è lunghissimo.

Voglio ringraziare in modo particolare Paolo Cattani e Luca Fini per la disponibilità e per il metodo didattico adottato, centrato sulla passione per il volo in montagna e sulla fiducia.

Grazie a tutti Amici di AIPM !

