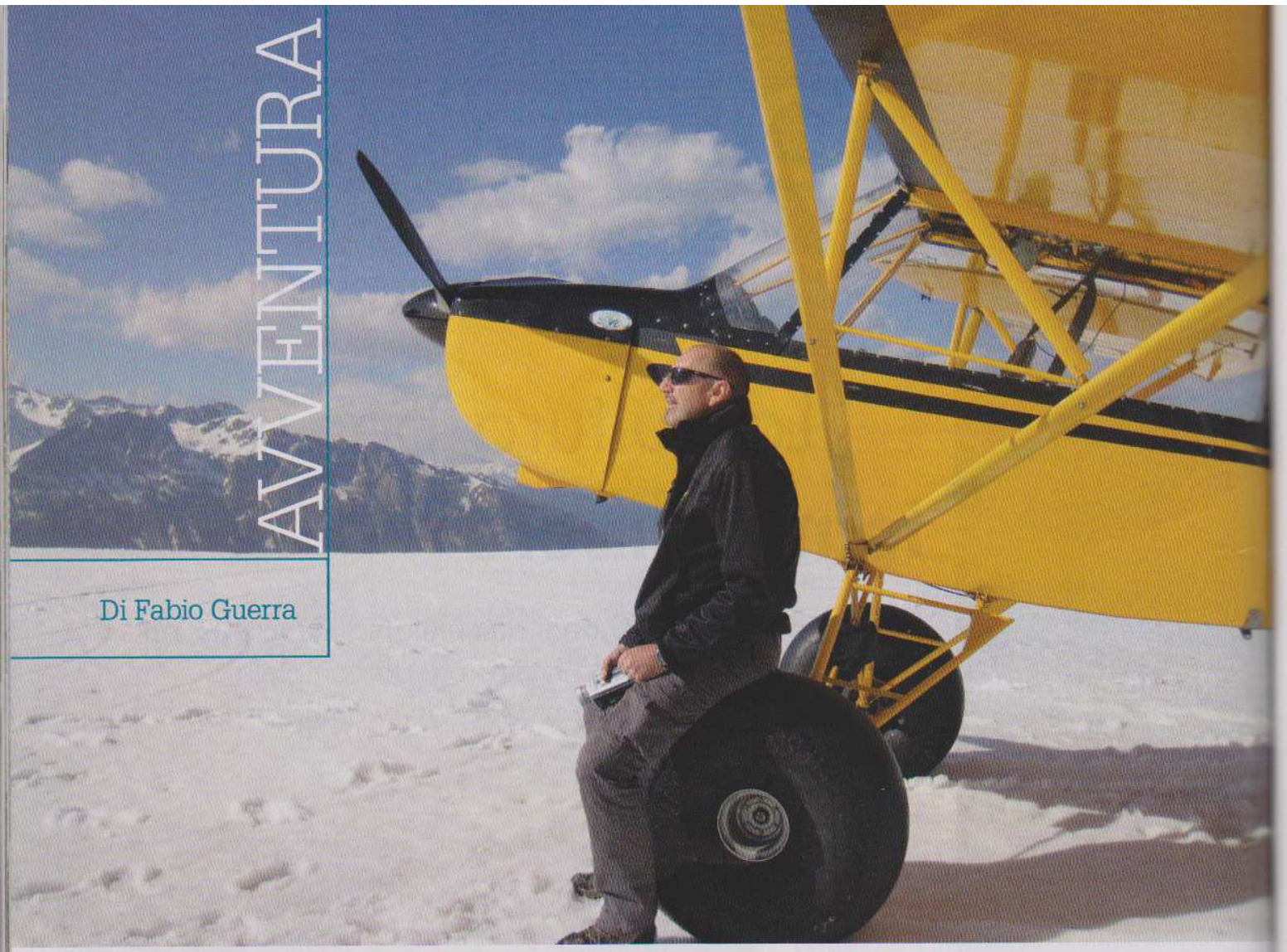

Di Fabio Guerra

EMOZIONI AD ALTA QUOTA

Ho realizzato un sogno che avevo da tempo. Era la giornata giusta. Ho deciso. Ho sorvolato, "tastato" il campo, e dopo un respiro profondo, anzi un'apnea, mi sono tuffato su una scintillante lingua di neve incontaminata. A elica ferma ho assaporato in assoluta solitudine il fragoroso silenzio di una montagna completamente mia.

UNA MISSIONE POSSIBILE?

C'erano tutti gli elementi che, come un puzzle, si incastravano per formare un quadro perfetto: il forte desiderio di raggiungere l'obiettivo, le condizioni meteo ideali, la giusta predisposizione mentale, l'esperienza maturata, arricchita dall'addestramento specifico recente, e l'aereo, ora perfettamente adatto al compito. Unico neo, la consapevolezza che nonostante tutto non sempre l'immaginazione si concretizza nel modo sperato, perché quando si sperimenta qualcosa di nuovo le variabili in gioco sono sempre tante. Si cerca di analizzare ogni minimo dettaglio, ma fino a quando non si chiude il cerchio rimane il dubbio di aver tralasciato qualcosa d'importante. Allora entra in campo un "vento" potente e in un certo senso irrazionale che spinge a mettersi in gioco, ad accettare i rischi connessi e a decidere di rilasciare il freno di parcheggio. Questo "vento" è pura passione, e col suo turbinio di emozioni può portare a vedere il mondo da una prospettiva diversa. In questo caso quella di un rapace di montagna, che tra gli squarci delle nubi vola libero al di so-

pra delle vette e poi decide di fermarsi un attimo a scaldarsi al sole primaverile lasciando le sue orme sulla neve immacolata. In quel luogo segreto, con lo snowboard ai piedi, avevo sognato tante volte di tornarci col mio piccolo grande Savage. Sarebbe stata una nuova "missione" per quello splendido pennuto giallo che non a caso ho battezzato "*Explorer*": infatti ha sperimentato per primo in Italia i *vortex generators*, le *Alaskan Bushwheel*, i galleggianti anfibi, nonché "traghettato" dal continente nord americano il concetto di *bushflying*. Avevo misurato con lo sguardo il perimetro di quel piccolo spiazzo quasi piano, aperto e lontano dagli ostacoli, valutando l'opportunità del facile ingresso a zero provenendo da nord-ovest e la possibilità di riattaccare senza problemi, ma con la preoccupazione del dirupo scosceso se non fossi riuscito a fermarmi in tempo. La stagione perfetta doveva essere quella primaverile inoltrata, che offre spesso manti nevosi compatti e di spessore ridotto, e soprattutto la certezza di non incontrare nessuno, neppure un improbabile amante dei fuori pista. Avevo valutato che il vento ideale doveva provenire da sud-est (per permettermi l'atterraggio alla più bassa velocità possibile) ed essere abbastanza leggero da consentirmi comunque di decollare di nuovo in senso opposto accettando una componente di vento in coda e sfruttando la discesa subito dopo il pianoro. E che discesa! Praticamente un decollo per deltaplani... Nella peggiore delle ipotesi, anche con problemi al motore, avrei potuto staccarmi da terra e planare fino in fondo alla valle, pensavo. Certo, dovevo valutare bene l'aspetto della quota. Già a 2000 m, nonostante il Savage possa arrivare a una tangenza di 5000, le prestazioni del Rotax da 100 hp aspirato e quelle della sua elica a passo fisso sono parecchio inferiori rispetto al livello del mare, e le velocità di avvicinamento reali rispetto al suolo sono sensibilmente più alte di quelle indicate. Tutti aspetti che rendevano quello spazio grande come un campo da calcio piccolo come uno da tennis. Ma gli spazi di decollo e atterraggio, ormai attestati ben sotto i 50 m, sperimentati anche nei luoghi più insoliti grazie alle *Alaskan Bushwheel* da 29 pollici a bassa pressione, il carrello super rinforzato del Savage Cub e i freni a disco potenziati, non mi impensierivano più di tanto. La grossa incognita era il comportamento degli pneumatici sulla neve, che mi era apparsa piuttosto compatta quando ci scivolavo sopra con lo snowboard, ma di cui non potevo conoscere l'effettivo spessore e consistenza al momento in cui sarei tornato in volo. Una cosa è il ghiacciaio duro e trasparente sul quale ho visto tante bellissime immagini di Piper Cub in Alaska con le *bushwheel*, o la neve ghiacciata compattata dai gatti delle nevi, un'altra la neve fresca o bagnata primaverile.

UNA TECNICA AD HOC

Quest'inverno le frequenti nevicate, anche in pianura, mi avevano dato la possibilità di sperimentare il comportamento delle *bushwheel* su terreni di cui conoscevo bene il fondo. Ho così verificato la fattibilità di rullaggi, decolli e atterraggi su diverse condizioni di neve, fino allo spessore di circa 30 cm, mettendo a punto le tecniche per affrontare al meglio situazioni così al limite. Per il decollo, ad esempio, è necessario come sempre staccare da terra il ruotino posteriore che altrimenti offre, sulla neve in particolare, un'elevatissima resistenza. Ma ho imparato che alzandolo come si fa di consueto su terreni normali, ovvero tenendo le ali a incidenza prossima a zero, si allunga comunque di molto la

>1 Ai lati dello spiazzo la neve è morbida e bagnata, le ruote affondano

>2 Nei giorni precedenti avevo sorvolato più volte la zona per individuare il punto ottimale e le rotte di avvicinamento

manto nevoso in una sorta di *aquaplaning*, così il velivolo si stacca automaticamente da terra alla più bassa velocità e nel minor spazio possibile. Ciò equivale, con neve fresca di 30 cm come quella su cui si sono svolte le prove, a uno spazio di decollo circa doppio rispetto a quello usato in condizioni normali, comunque sempre inferiore ai 100 m, in assenza di vento. Per quanto riguarda l'atterraggio, per lo stesso motivo è invece indispensabile toccare sui "tre punti" e alla velocità più bassa possibile, ma grazie al morbido sprofondamento che permette la neve (sembra talvolta di tuffarsi nella panna montata!) anche i contatti più decisi risultano morbidi. Anzi, ho appurato che le minori distanze di atterraggio si ottengono proprio cercando un contatto duro, praticamente quasi senza richiamare. In questo modo si scarica direttamente sul suo-

corsa di decollo. In quel caso, infatti, i ruotoni devono sostenere l'intero peso dell'aereo senza alcun contributo dovuto alla portanza che l'ala potrebbe produrre con l'aumento della velocità. Il risultato è che le ruote sprofondano parecchio se lo spessore della neve fresca è notevole (o se la neve è troppo bagnata) creando tanta resistenza da allungare di molto lo spazio di decollo, fino a innescare una rischiosa predisposizione al cappottamento. Tenendo invece il ruotino abbastanza sollevato da non toccare la neve si riesce a produrre un certo angolo d'incidenza, ovvero una progressiva portanza che permette in pochi metri alle ruote di iniziare a "galleggiare" sul

>1 Le nevicate di questo inverno mi hanno consentito di mettere a punto la tecnica ottima le per affrontare la neve con le bushwheels

>2 In rullaggio il ruotino va appena sollevato dalla neve e il controllo è affidato unicamente al timone

>3 A bassa velocità, invece, il ruotino nella neve assicura una minima direzionalità

>4 Con full flap metto a punto la tecnica di strisciata per assaggiare la consistenza della neve

>5 Una corsa di decollo classica con coda alzata allunga inutilmente gli spazi sulla neve

>6 In atterraggio si arriva full flap su tre punti, con una certa decisione, neve e ruotoni offrono un eccezionale ammortizzamento

lo buona parte dell'energia cinetica, mentre le grosse *bushwheel* a bassa pressione si incaricano di ammortizzare il colpo e la neve soffoca ogni tentativo di rimbalzo trattenendo l'aereo fino a fermarlo in meno di 50 m, anche senza frenare. Frenare: si fa per dire... I freni sono pressoché inutili in quanto ogni pressione sul pedale, per quanto leggera, si trasforma in un bloccaggio della ruota che vanifica ogni tentativo di rallentamento o controllo direzionale. In caso di vento al traverso l'autorità del timone in decollo permette comunque un discreto controllo anche su neve ghiacciata, mentre dopo l'atterraggio il ruotino, sprofondando e solcando la neve fresca in fase di decelerazione, con la barra alla pancia, aiuta a mantenere una buona stabilità direzionale. Sia in fase di decollo che in atterraggio è sempre consigliabile utilizzare i full flap. Il

rullaggio, pare strano, è invece una delle manovre più difficili e se per caso l'aereo è già inserito nei solchi precedenti delle ruote diventa praticamente impossibile fare un 180° sulla pista. In tal caso bisogna spegnere motore e girare l'aereo a mano sollevando la coda...

UN SOGNO SI REALIZZA

Ora era arrivato il momento ideale. Dovevo solo mettere in pratica le nuove conoscenze, con la consapevolezza di avere margini minimi di errore. Avrei dovuto misurarmi con gli elementi in una situazione molto diversa dal solito. Bisognava volare mantenendo parametri assolutamente precisi e valutare al momento con prudenza ogni cosa, anche ogni piccola sensazione, prima di decidere di "toccare". Sarei stato solo a bordo, come tutte le volte che nel *bushflying* si richiede il massimo delle prestazioni al velivolo. E non potevo neppure contare sul supporto di un altro pilota che sorvegliasse dall'alto la situazione con un velivolo idoneo perché non era disponibile quel giorno. Avevo quindi avvertito delle mie intenzioni persone di fiducia e avevo stabilito una procedura di emergenza in caso di mancato contatto dopo una certa ora. Durante la pianificazione a terra avevo anche considerato l'ipotesi, nel caso in cui tutto fosse andato storto, di abbandonare il velivolo in quota e di raggiungere la valle a piedi. Anche se la discesa mi era ben nota ed era presumibilmente agibile, avevo portato con me scarponi e un minimo di equipaggia-

>1 Appena atterrato scendo in silenzio: le ruote del Savage hanno inciso lo strato immacolato

>2 Mi sono fermato in una zona di neve pesante sprofondando per circa 25 cm

>3 Mi allontano e fermo con gli occhi e con la macchina fotografica un'immagine che non dimenticherò mai

mento di sopravvivenza. A tal proposito avevo ripassato mentalmente le nozioni fondamentali che mi erano state insegnate in Aeronautica Militare: avevo imbarcato razzi di segnalazione, funi e picchetti avvitabili sulla neve per tenere in sicurezza l'aereo fino al suo recupero. Il candido spettacolo che mi si stagliava poco più sotto era intenso quanto il mio battito cardiaco. Sentivo il cuore in gola, ma ero lucido e razionale. Con il primo passaggio a bassa quota avevo valutato la turbolenza accettabile e confermato con il GPS l'intensità del vento: circa 7-8 nodi da sud, quasi perfetto. Il secondo passaggio mi era servito per "assaggiare" la consistenza della neve con le *bushwheel*, un *touch and go* abbastanza leggero, sufficiente per capire che la neve era piuttosto compatta e per confermare la lunghezza della "pista" disponibile. Cinque secondi di sorvolo a 80 km/h di *ground speed* corrispondevano proprio ai 110 m che mi aspettavo. *"Ora o mai più"*, mi sono detto. Mi sono posizionato per un lungo finale, ed estratti i full flap mi sono concentrato sui riferimenti che avevo scelto e sulla velocità di avvicinamento indicata che avevo stabilito di 60 km/h spaccati. Ero concentrato e sudavo anche se non c'era caldo in quel momento. La piccola superficie bianca mi veniva incontro a una velocità superiore alle mie aspettative, ma ero deciso a continuare. Puntavo deciso sui primi metri di neve disponibile e richiamando ho tagliato il motore al minimo. Ponf! Il primo contatto è stato un lieve rimbalzo, il secondo una soffice scivolata che mi ha portato a fermarmi in appena 40 m. Quando ho spento tutto e ho posato il piede su quel fazzoletto bianco di paradiso mi sono guardato attorno e sono rimasto senza parole. Il sole mi scaldava il viso e la neve brillava come uno specchio. Il panorama era stupefacente, esattamente come il modo in cui lo avevo raggiunto. Emozionante. Ammirando quella maestosa montagna deserta che mi aveva concesso il lusso di posarmi su di lei mi sono sentito un privilegiato, quasi non mi importava del fatto che da lì dovevo anche ripartire. La cosa meravigliosa era esserci arrivato. Dopo qualche foto per immortalare il magico momento ho cominciato a organizzarmi per la partenza. Le condizioni della neve erano piutto-

sto buone soprattutto al centro della mezzeria della "pista" che avevo individuato, un po' meno sul lato dove avevo terminato la mia scivolata: qui le ruote erano affondate di circa 25 cm su una neve piuttosto pesante. A piedi ho contato i passi di cui disponevo per il decollo e valutato l'inclinazione del pendio che prolungava il piccolo spiazzo piano su cui mi ero posato. Quindi ho girato a mano il bel "pennuto" di tela e metallo e mi sono allineato sui riferimenti che avevo scelto. In realtà durante il decollo ho dovuto fare una mezza curva prima di avere perfettamente il pendio di fronte e sapevo anche che non avrei potuto vederlo dall'abitacolo fino all'ultimo secondo. Ricontrollate le temperature e soddisfatto della prova motore, ho salutato con uno sguardo intenso la "mia" montagna e ho dato progressivamente potenza. Ho dovuto agire con determinazione sulla pedaliera per convincere il Savage a seguire la traiettoria giusta, e quando mi sono trovato allineato ho potuto finalmente dare il massimo dei giri. Ma a quel punto davanti a me non c'era più niente. Ho deglutito e mi sono detto che in quella condizione persino un deltaplano poteva volare. Bastava crederci e così è stato. Un attimo dopo aver imboccato il ripido pendio ghiacciato mi sono ritrovato magicamente in aria. A quel punto dovevo solo tornare a casa. Ero felice: per una volta la realtà aveva superato l'immaginazione.

RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA

Vi ho proposto integralmente il report di questa missione "estrema", cui sono giunto dopo un'attenta pianificazione e dopo un allenamento incessante, valutando anche il margine di rischio; se non fosse stato accettabile avrei rinunciato perché nel Bushflying la parola "tentiamo" non esiste: si va o non si va, e nel primo caso si va solo se tutte le verifiche (ispezioni, strisciate, valutazione degli ostacoli, delle distanze, della meteo, ecc.) sono positive, in caso contrario si fa un bel 180 e si torna alla base. E anche il volo in montagna, come il "bushflying", è fantastico, ma richiede scrupolose conoscenze di pilotaggio e dell'ambiente. Per valutare la fattibilità di un atterraggio su una certa superficie in quota, specie se non si tratta di un altiporto appositamente attrezzato, è necessario imparare a individuarne tutte le caratteristiche peculiari, come la lunghezza, la pendenza, la direzione del vento e la natura del terreno. Per la preparazione, senza la quale non è possibile effettuare atterraggi di questo tipo, occorre sempre fare riferimento alle scuole di volo specializzate per la preparazione di piloti di "bushflying" o di alta montagna.

>4 Prima di decollare posiziono l'aereo scegliendo il punto con lo strato di neve più compatto

>5 Dopo il decollo fotografo le mie tracce, sono evidenti le zone di neve bagnata e molle

>6 Un ultimo scatto alla mia "pista personale" e via verso casa