

“150 - ONE HUNDRED FIFTY”

Beppe Baschieri

Oggi si parla tanto di bush pilots e atterraggi estremi, ma nell'entroterra ligure c'è un gruppo di piloti che non concepisce altro modo di volare. 150 metri, la lunghezza della loro pista, la cifra di una mia sfida personale

Quando ho incontrato Roberto Valle per la prima volta il mio Savage Classic era nuovo di zecca, esattamente come l'esperienza sul biciclo del suo pilota. In quel periodo pianificavo voli solo in condizioni meteo ottimali, evitando soprattutto il rischio di incontrare vento significativo. Avevo base a Mezzomerico, una pista non facilissima di 360 metri, in salita, circondata dagli alberi e con una collinetta in testata, una pista che ha chiesto (e ottenuto) diversi tributi fatti di legno, metallo e vetroresina ai piloti che l'hanno sottovalutata. Per questo cercavo di evitare almeno il vento, mentre imparavo a gestire un biciclo su questo terreno, diciamo così, “formativo”.

“QUANTO HAI DETTO CHE È LUNGA?”

Quando ho incontrato Roberto Valle ho scoperto che era basato a Calvari, su una pista di 150 metri infossata in una valle stretta nell'entroterra ligure, proprio dietro Portofino. Atterrare in sicurezza, o semplicemente “atterrare” con l'aereo tutto intero

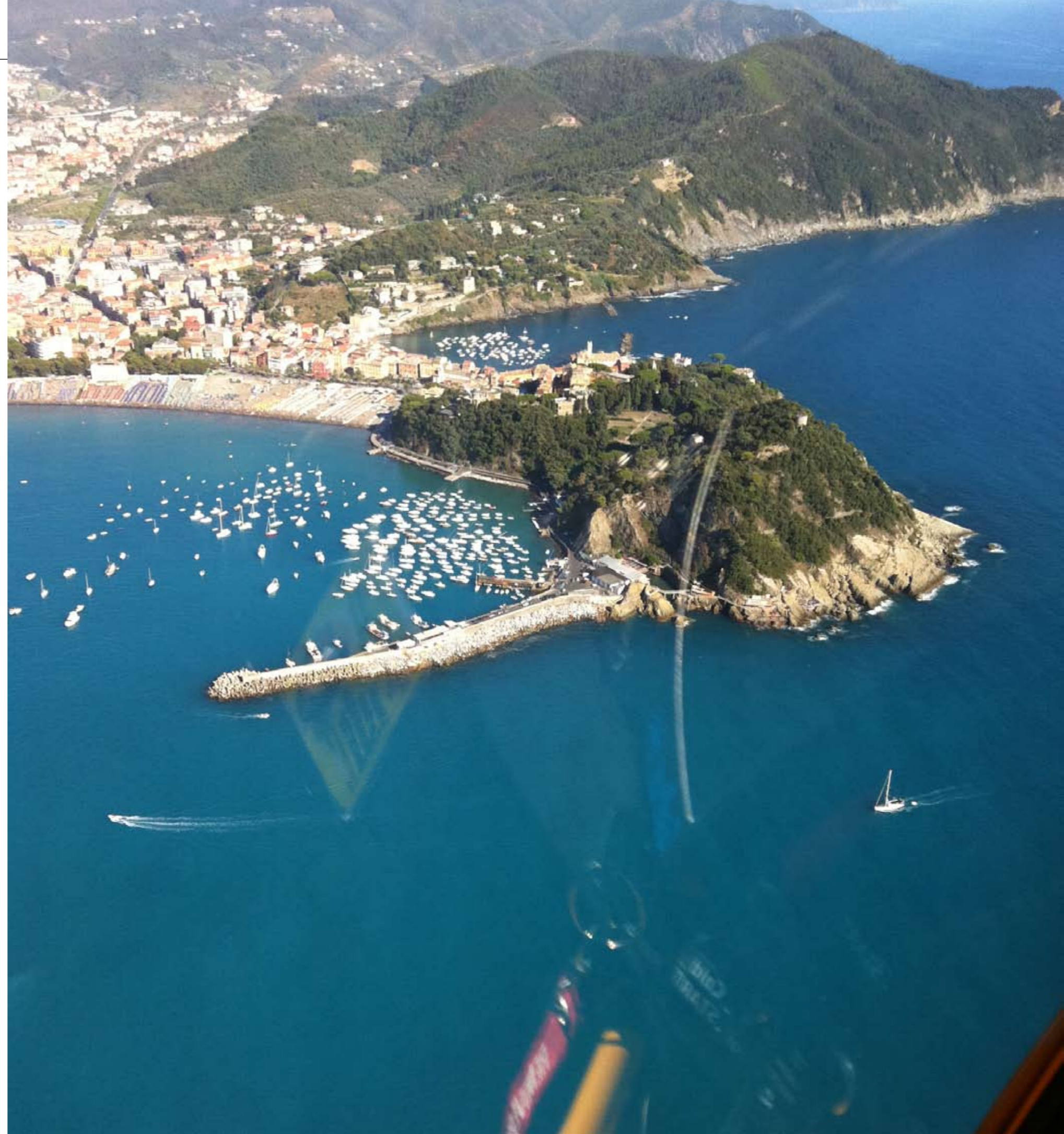
su una simile distanza si trovava talmente oltre il mio limite che ora mi imbarazza ripensare alle frasi di saluto scambiate, perché credo di aver detto qualcosa del tipo: “...ma sì, dai, magari il prossimo autunno mi organizzo per venire a trovarvi”. Sapevo che era totalmente fuori portata, ma in quel preciso momento decisi un traguardo lontano nel tempo e lo chiamai “One hundred fifty”. Un bel nome, vero? Sono passati cinque anni da allora. Progressivamente mi sono concesso di atterrare su piste sempre più corte, misurando anche in questo modo i progressi nel controllo del velivolo, scoprendo che mi divertiva e mi appassionava moltissimo questa esplorazione graduale della mia attitudine a scendere su piste sempre più impegnative. Ogni volta il mio Classic mi regalava una sensazione nuova, un pezzetto di esperienza in più, nuovi preziosi incontri e nuova consa-

pevolezza per programmare un traguardo ulteriore. Un passo per volta siamo arrivati a collezionare anche atterraggi in montagna e visite agli amici aeromodellisti (scendendo come giganti dentro un mondo in scala, roba da 120 metri, ma con le entrate a zero). Inizia l'estate 2011 ed ecco che trovo l'annuncio di un raduno per velivoli STOL proprio sulla pista di Calvari. Non potrò partecipare perché sono in vacanza, ma questa occasione mancata trasforma il mio traguardo “One hundred fifty” in un'intenzione forte, una volontà diventata ormai inarrestabile. Un veloce contatto con Roberto e la data è fissata: domenica 28 Agosto 2011. Vi racconto com'è andata.

FERMO IN 100 METRI

La sera prima compio l'ultimo atto dei preparativi, procacciando un bel Kg di gorgonzola “Costa di Novara” da portare come tributo, nella speranza che la

* Le “stelle” Euro NCAP, da una a cinque, indicano il livello di sicurezza dei nuovi modelli di auto, e cinque stelle sono indice di massima sicurezza. L'autore si riferisce in maniera scherzosa all'assoluta sicurezza dell'attraversamento di zone appenniniche “non atterrabili”





Scavallato l'Appennino Ligure appare il mare, e in quella valle parallela alla costa c'è la pista. Sì, ma dove?

pista di Calvari lo preferisco al carrello o ai terminali del mio aereo. Un paio di mesi fa, al Boglietto, questa bomba calorica ha riscosso un successo clamoroso, per cui vado sul sicuro, è roba collaudata. Decollo poco dopo le 10:30 da Vigevano e inizio un volo panoramico da "5 stelle EuroNCAP" sugli Appennini (questa è sottile, ma spero si capisca cosa voglio dire)*. Normalmente incrocio tratte in pianura e in montagna, dove lo spettacolo dei laghi e dei fiumi è grandioso, quindi non mi capita spesso di vedere il mare al comando di un piccolo aereo. Forse per questo motivo quando compare all'orizzonte un tale scenario le cose si fanno davvero emozionanti. Impossibile non concedersi qualche minuto, qualche foto veloce e poi subito indietro, concentrato sul vero obiettivo. Tra meno di 15' mi aspetta "One hundred fifty". La pista di Calvari è in vista, un contatto radio mi riporta vento calmo con una leggerissima brezza di mare. Confermata la 14 riporterò sulla verticale con l'intenzione di fare un circuito ricognitivo prima di impostare il finale. La valle è piuttosto stretta e lo sguardo salta frequente dal pendio alla pista che, cavolo, incastonata dentro la valle sembra dimostrare addirittura meno dei suoi 150 metri effettivi. In

generale il finale che preferisco è quello planato, con un po' di quota in eccesso da smaltire in scivolata e con il motore tagliato al minimo. In fondo sono un aliantista, ho ricevuto questo imprinting in atterraggio e mi piace utilizzare la scivolata al posto dei diruttori. Con il Savage è un modo di atterrare sicuro, che diventa quasi istintivo con un po' di pratica e permette (secondo me) di mantenere un utile allenamento, dovesse mai capitare un giorno di dover mettere giù un aereo da qualche parte senza poter contare sul motore. Oggi, però, preferisco farmi assistere dal Rotax. L'ingresso per 14 non è proprio a zero e una scivolata probabilmente mi allungherebbe di qualche metro in questa condizione, dovendo tenere un po' di quota e un po' di velocità in più per gestirla in sicurezza. Imposto quindi un lungo finale full flap, assistito, una veloce occhiata all'anemometro mi conferma 70 km/h indicati, perfetto, da questo momento non stacco più lo sguardo dalla testata; sono allineato un poco a destra per sfruttare un passaggio con ingresso quasi a zero, richiederà solo una leggera correzione per riguadagnare l'asse pista, il motore mi assiste fino al momento della leggera virata di allineamento, quindi manetta chiusa e inizio flare, segue subito la toccata, leggera, e un arresto con ancora 50 metri davanti a me. Un buon atterraggio, che è stato filmato e che rimarrà un ricordo splendido.

PILOTI SPECIALI!

L'accoglienza che ho incontrato meriterebbe un articolo a parte, sono stato ricevuto con un tale calore che definirla amichevole risulterebbe drammaticamente riduttivo. Trascorro quattro ore dense di quella pura gioia di stare in compagnia: che fantastico gruppo di persone anima questa piccola pista! Siamo ai saluti e agli appuntamenti, abbracci, strette di mano e ancora un regalo, grandissimo: Roberto e Gianluca mi scorteranno per un sorvolo panoramico del meraviglioso tratto di mare da Portofino a Sestri. Probabilmente ora l'impegno maggiore, per me, sarà il prossimo decollo, con 80 cavalli su un ostacolo costituito da piante alte almeno 6 m poste a 40/50 m dalla fine pista, seguite da un andamento un po' in salita del pendio immediatamente successivo. Decollerò come numero due, dopo Roberto. Allineo spingendomi una decina di metri oltre la testata, sembra poca cosa, ma qui significa guadagnare quasi un 7% di pista. Terminata la prova motore regolo con cura il passo elica per sfruttare al meglio tutta la potenza disponibile, un'ultima occhiata in avanti e spalanco il gas, la coda si alza immediatamente, l'accelerazione è buona e a metà pista sento il Classic che trasferisce il peso sulle ali alleggerendo il carrello, la configura-

Ecco la pista: incredibile, ma vero, sono appena 150 m utili, incastonati in fondo valle



zione biciclo permette di “sentire” con precisione la velocità in decollo ed è un grosso vantaggio in questi casi; aiuto senza esagerare lo stacco da terra trovando subito una buona salita, ripida e rassicurante. Seguono 20' di volo emozionante, quindi il saluto aria-aria, prima per radio, poi con le ali, infine con la mano. Roberto, Gianluca e tutto il vostro incredibile gruppo, mi avete fatto trascorrere una delle più belle giornate di volo mai vissute. Ciò che ho provato a raccontare con queste righe non è passato, è esistito; per me si tratta di una differenza enorme. “One hundred fifty”, missione compiuta. **Vs**

Avvicinamento assistito, full flap: le ruote poggiano poco dopo l'inizio testata, qui si atterra solo così

STESSO GIORNO, STESSE EMOZIONI



Dopo il decollo si fa quota sulla verticale della pista, perché emergenze in giro proprio non ce ne sono

Arriva in redazione l'articolo di Beppe Baschieri e solo guardando le foto la mente vola, è proprio il caso di dirlo, a un'estate di quattro anni prima, a una visita fatta proprio agli amici dell'ASD Volo Tigullio, basati sulla pista di Calvari. Già percorrendo la stretta strada di fondo valle, più volte mi chiedo dove e come si possa mai decollare e atterrare in un posto simile; arrivo al ponticello sulla sinistra che mi è stato indicato come riferimento e finalmente sono sul campo di volo, accolto dall'affetto unico di questi super piloti. Perché super? Perché per loro il bushflying non è mai stato nulla di eccezionale, lo fanno da quando hanno imparato a volare,

al punto che si sentono a disagio sulle piste lunghe! 150 metri di pista non solo sono pochi, ma qui sono anche impegnativi, perché gli ingressi sulle testate non sono puliti e la pista è incastonata fra il paese e le pareti della stretta valle, al punto che i bracci di base e controbase sono in realtà virate a 180°, e di emergenze... insomma, neanche l'ombra. Ovviamente mi propongono di fare un volo e mi mettono a disposizione di tutto, dallo STOL, all'autogiro al delta-plano (devono fidarsi davvero!). E scelgo proprio un delta, un glorioso Tirelli con il 503, onesto e ben tenuto. Il delta, da soli a bordo, stacca in una quarantina di metri e arrampica come si deve, ma per

sicurezza faccio quota sulla verticale della pista con una serie di ampi cerchi, e con la strana sensazione di “chiusura” laterale; la parete della valle che mi separa dal mare è alta, ripida e fitta di alberi, un vero muro. Poi, scavallando, il cuore si ferma per la bellezza del posto, quando mi affaccio sulla baia di Portofino che a fine agosto pullula di imbarcazioni di ogni dimensione. Un vero spettacolo, un volo indimenticabile anche in fase di rientro, quando la pista, in fondo alla valle, sembra davvero un fazzoletto chiuso, ancora più piccola di quello che è. Ma si tratta solo di farci l'abitudine e di pennellare il finale con il motore; poi basta mettere le ruote a terra

Appena si scavalla il ripido costone, ecco apparire l'incanto di Portofino

due cm dopo la testata, come ho appena visto fare a Roberto Valle con il suo Yuma, e il gioco è fatto. Un volo indimenticabile con una sorpresa finale quando vado a cercare nelle proprietà delle immagini la data: 28 agosto 2007. Esattamente quattro anni prima, lo stesso giorno, le stesse emozioni. (rb)

Quei bontemponi dei piloti dell'ASD Volo Tigullio sono in perenne virata sinistra

