

CALCINATE - RIETI

Di Alessandro Villa

Tornare sui banchi di scuola o partecipare a seminari di aggiornamento, è certamente un'ottima abitudine. Anche quando ci si sente culturalmente consolidati, l'opportunità di fermarci ad ascoltare un Docente ci consente di considerare da un'ottica diversa quanto siamo abituati a vedere secondo la nostra esperienza, di acquisire nuove metodologie, di riflettere su argomenti la cui interpretazione si sarebbe altrimenti data per scontata.

Mentre però è abbastanza normale che si presti attenzione alle nostre necessità di aggiornamento nell'ambito professionale, non sempre lo si fa con la stessa dovizia negli altri ambiti, ad esempio in quello sportivo. O meglio, parlando al singolare, nei tanti anni di volo a vela che ho alle spalle, ho speso veramente poco tempo per fermarmi a riflettere assieme ad un Docente.

Ma quest'anno mi è capitata un'opportunità unica. Volare con Walter Vergani.

Ed è così che, dal 29 luglio al 9 agosto, un po' a Calcinate ma soprattutto a Rieti, per sette volte mi sono seduto sul Nimbus 4 DM WL, con dietro il Maestro.

Dopo un necessario adattamento all'aliante, non avevo mai portato in giro un ala lunghissima e vi garantisco che deve essere pilotato in modo diverso rispetto ai 15mt, spero di essere stato capace di imparare molto. Di continue sollecitazioni ne ho ricevute, sia a terra, sia in volo: "vai là, vedrai che troveremo la convergenza...; meglio aspettare a partire, la temperatura non è ancora ideale.....; questa deviazione è troppo costosa perché supera i 30 gradi, meglio tirar dritto.....; attento, là troverai sottovento perché le ombre, le forme dei cumuli....; se vai lì siamo fritti, non vedi che è entrata la brezza?....".

Raccontarvi questa magnifica esperienza sarebbe troppo lungo e fra l'altro mi toglierebbe il vantaggio competitivo acquisito, vantaggio che mi consentirà di 'tostarvi' alle prossime gare!.. Mi limiterò pertanto a raccontarvi del bellissimo volo Calcinate-Rieti di lunedì 30/7/00.

Partiti da Milano verso le 9, arriviamo a Calcinate e prepariamo tutto il necessario per partire: carte aeronautiche con tracciata la rotta e gli eventuali scostamenti, GPS di backup, cavo da recupero a terra di 30 mt, pelle di daino sintetica bagnata, tanica-sacchetto per eventuale rifornimento di super in un'area di servizio e olio per motori due tempi per poter, all'occorrenza, rifare il pieno di carburante. Il tutto in aliante. Nella borsa da viaggio un maglione, dentifricio e spazzolino da denti, un K-Way, costume e ciabatte, un sacchetto di frutta secca e 2 bottiglie di acqua.

Alle 11 ci mettiamo in linea e alle 11:55 decolliamo autonomamente. A 850 mt QFE, attaccati al Campo dei Fiori, chiudiamo il motore, che non riapriremo più. Sono le 12.

Purtroppo le condizioni sono deboli, e piano piano perdiamo quota, ma non possiamo mollare subito perché piomberemmo per terra. Alle 12:25 la situazione verso la pianura comincia a dare evidenti segni di vita. Lasciamo il Campo dei Fiori con 600 m, rotta est, evitando l'appoggio orografico. Sullo stadio di Varese, la prima termica, debole ma costante, ci porta a 1600! Planata e in un attimo arriviamo al Bollettone con 1100. Altra salitina fino a 1500 col 1,5m/s. Poi il S.Genesio, da 900 a 1300. Lasciamo alle 13:06, rotta sud lungo l'Adda, fuori naturalmente da tutti i CTR e contattando da qui in poi tutti gli enti di volo opportuni per le necessarie informazioni e autorizzazioni. Durante lo spostamento verso Cremona, manteniamo una 'fascia di lavoro' fra i 750 e i 1300 con punte a 400 e 1500 passando per Crema, Pizzighettone e quindi lasciando alla nostra sinistra di un 15 Km per l'appunto la città di Cremona. E' qui che il Walterone mi dice: possiamo far rotta

Sud e buttarci sull'Appennino. Qui' 'dico io, ma se c'è il cumulo su Cremona, siamo bassi, verso l' Appennino si vede prima blu e solo dal versante verso il Mar Ligure si profilano condensazioni, tipiche della brezza che sicuramente sta tentando di produrre fastidi sui crinali verso i quali vorresti andare. Naturalmente eseguo gli ordini e attraversiamo il Po. Pagato il pedaggio al casello di Fiorenzuola che varchiamo piuttosto bassi, razzoliamo così verso le colline dell'Appennino. Contro i costoni? E come facciamo ad arrivarci? Ecco che un debole termichino nel blu ci aiuta. Facciamo 800 mt QNH: non sono tanti, ma ci consentono di arrivare poco prima di Salsomaggiore ad acchiappare la convergenza. Magico: nel blu saliamo fino a 1.900 con un 2m/s, poi, seguendo questa linea di discontinuità, planiamo veloci verso le colline, senza perdere quota. Incrociamo il Taro, qualche giro e via, sempre in convergenza. Rasiamo il crinale del monte Cervellino a circa 1500 m QNH'. la convergenza è sparita. Al di là, la valle del Parma si presenta come il Gran Canion. L'aeroporto di Vigatto Parma, sul quale avevo volato qualche anno prima per i campionati italiani, è a circa 30Km al traverso sinistro. Andiamo avanti, sempre fra i 1300 e i 1500 mt, dentro e fuori dalle vallette, tentando di ottimizzare la spinta termica dei costoni assolati e di evitare, aggirandoli, quelli sottovento. Un lavoro di ricamo mica facile, ma qui pilota il Walter. Lo spartiacque dell' Appennino è a circa 15 Km, basterebbe scavalcarlo per arrivare in un baleno a Sestri Levante, le Cinque Terre, La Spezia e poi la Versilia. Ma non ci andiamo, sia perché il carnevale di Viareggio è passato, sia perché voliamo sempre fra i 1400 e 1600 QNH, e quelle cime, con i loro 1800 di media, sembrano la cordigliera delle Ande. Fortunatamente, la massa d'aria comincia a cambiare e a volgere al meglio, consentendoci di guadagnare una nuova fascia di lavoro, fra i 1500 e 1900. Poi dalle parti del Monte Prato facciamo anche 2400 con un bel 2m/s e finalmente il monte Cimone con i suoi 2165m appare alla nostra destra. Lo raggiungiamo e saliamo fino a 2500 circa. Vediamo distintamente gli impianti di risalita, il piccolo rifugio/ristorante, ma ovviamente non c'è la minima traccia di vita umana; solo qualche mucca che ci guarda perplessa. A meno di 20 Km verso Est c'è Pavullo nel Frignano, mitica culla del volo a vela Italiano. Sono le 15:50 circa e siamo a 260Km circa da Rieti. Finora abbiamo volato ad una media di circa 60 Km/h, una media che Pantani certamente invidierebbe! Ma ci riteniamo già fortunati, non abbiamo dovuto accendere mai il motore e anzi, nonostante qualche planata da rilevamento stradale, abbiamo mediamente volato impegnati, ma tranquilli. E il cielo, da qui in poi, è certamente molto incoraggiante. Una planata fino a veder Pistoia in fondo alla nostra destra e successivo sfruttamento di una strada di cumuli ben messi che ci porta a 2.600. Da qualche parte a sinistra c'è Borgo San Lorenzo. Qui la strada ci porterebbe su Firenze Peretola. Ci fermiamo prima, a salire per evitarla adeguatamente e lasciamo la bella città lontana alla nostra destra. Poi solita strada: tutto il Pratomagno sparatissimi, Arezzo, planata prima verso il Tezio e poi a Cortona. Ultima salita e poi via verso la confluenza. Seguendola, mettiamo in prua Chiusi e poi, sempre senza mai fermarci, proseguiamo sopra le colline fra Todi e Orvieto. Ecco, in lontananza si avvicina Narni. Già da un pezzo siamo in planata finale e, alla velocità della luce, entriamo nella piana di Rieti dopo aver passato le Marmore, appoggiati ai Sabini. Arrivo a Rieti alle 17:30. Dal Cimone a Rieti ci siamo fermati una sola volta, e, sfruttando le convergenze, abbiamo volato 260Km sempre fra i 2200 e 2600 alla media di 156Km/h. E' stato un volo affascinante, e, assieme agli altri che ho avuto la fortuna di effettuare dopo, ha certamente arricchito la mia preparazione e il mio spirito. L' ingrediente più importante, come sempre, è stato il voler riuscire. Volere, Credere, è quello che consente a personaggi come il Walter, di avere l' enorme energia necessaria per effettuare molti voli consecutivi senza provare stanchezza, o come mio Padre, di 'buttarsi giù" con il Parapendio questa domenica 11 settembre alla giovane età di 73 anni. Alla prossima.