

Volo libero!

Una storia tra le nuvole

Cosa è la molla che mi ha spinto verso questo sport, o passatempo che dir si voglia? Le ragioni sono molteplici, ma tutte partono da quella voglia che c'è dentro ognuno di noi: volare come un uccello!

La mia storia di apprendista pilota inizia nell'estate 1984. A quel tempo l'approccio più veloce con il volo libero era il deltaplano, di conseguenza mi iscrissi ad un corso che permetteva al semplice pedone di trasformarsi in volatile. L'esperienza non fu delle più felici. A seguito di un tragico incidente avvenuto in quel periodo, degli oltre dieci allievi iscritti se ne presentarono solo due; il sottoscritto perdeva per frattura di una caviglia l'unico compagno dopo il primo giorno di "prove". Fu così che mi trovai solo con l'istruttore, nella zona del Sempione, a provare le prime manovre di volo su un dislivello di 20/30 m. Dopo una settimana giunge il momento del grande volo (ca. 1'000 m di dislivello). Appena partito, a causa di una mia manovra errata, mi trovo in picchiata a piena velocità in direzione di una cascina. Con grande prontezza di spirito, nervi saldi, ... e un po' di fortuna riesco ad evitare la cascina e la cima di un larice poco distante, posandomi dolcemente lungo il pendio.

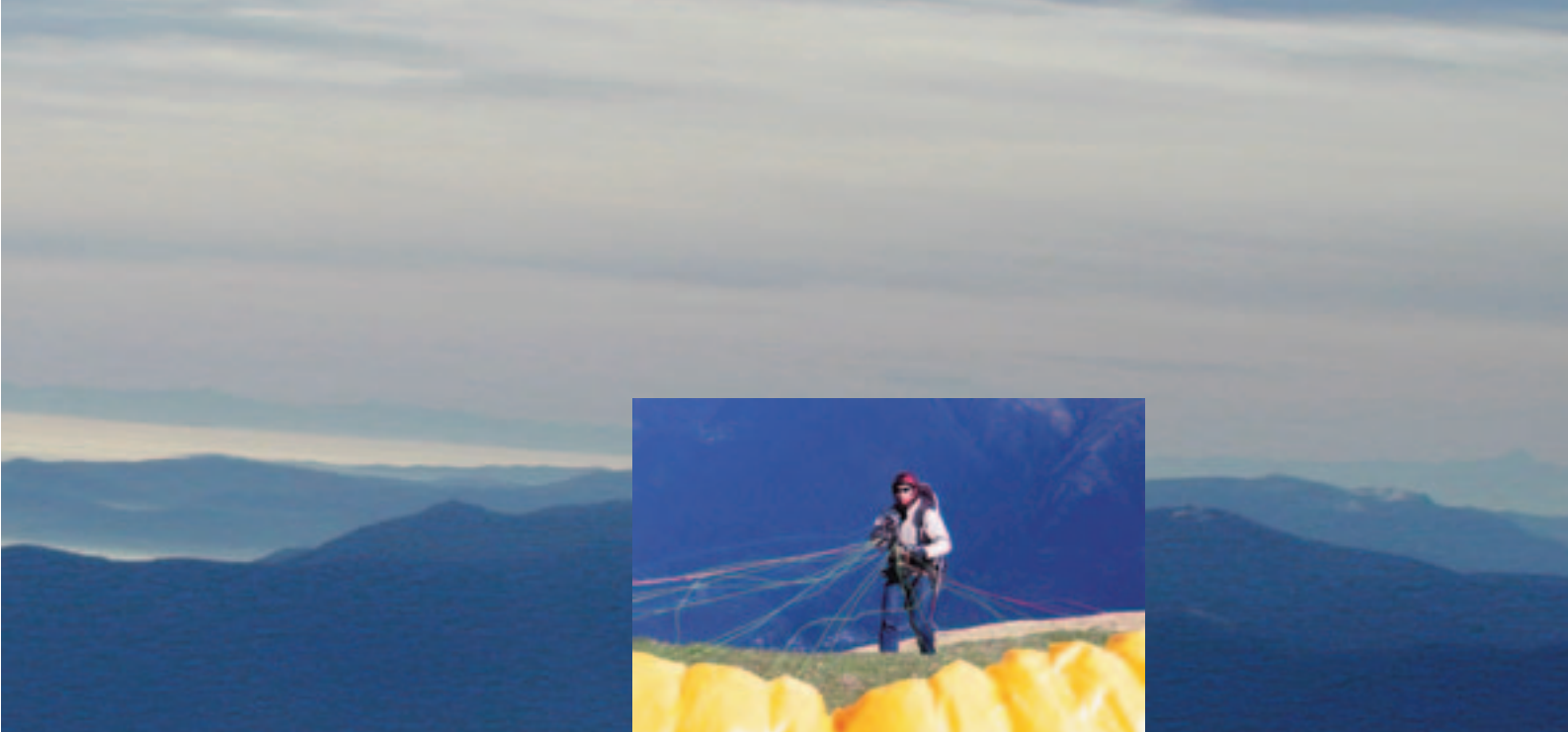
A quel punto mi sono imposto una pausa di riflessione.



Ma la voglia di volare era troppo forte e tornava di nuovo a galla nell'estate del 1990, quando vedendo da vicino quello strano tipo di paracadute, chiamato parapendio, mi iscrissi ad una giornata di prova e successivamente alla scuola vera e propria. Era davvero incredibile immaginarsi che tutto il necessario per volare potesse starci dentro un grande sacco da portarsi sulle spalle! Dopo la necessaria pratica del campetto ("brüga" dai 20/60 m di dislivello) dove si impara a stendere correttamente sul terreno il parapendio, gonfiarlo con l'aiuto di una leggera corsa, staccare finalmente i piedi da terra e atterrare poco più in basso, mi sono trovato di nuovo pronto al primo volo alto. Ritrovo all'atterraggio di Bellinzona, dove l'istruttore ci dava le ultime indicazioni, assicurandoci che ci avrebbe guidato via radio per il primo tratto e con le palette di segnalazione nella zona finale, prima di toccare terra.

Partenza con il gruppetto di allievi e un aiutante dell'istruttore con la funivia fino ai Monti di Mornera e poi su a piedi fino al decollo. Un ultimo controllo della vela, un forte respiro, tre passi e ... via, sono in volo e tutto sembra fili per il verso giusto. Dopo il primo istante di forte emozione mi concentro sul da farsi, ma con sorpresa sento dalla radio ricevente appesa al collo delle note musicali provenienti da una stazione della vicina Italia!





Beh, poco male la zona d'atterraggio riesco ad individuarla, poi vedrò quando sarò un po' più vicino. Plano dolcemente sopra il bosco, il fiume, la città, un giro sopra il castello, è davvero bellissimo! Poi, dopo un momento di euforia mi concentro e comincio a pensare all'atterraggio. Ecco là, quel piccolo omino che si agita con delle palette variopinte, dev'essere l'istruttore. Mi dirigo verso di lui ed atterro con precisione; ce l'ho fatta! Dopo quel primo "grande volo" ce ne sono stati molti altri, fino all'ottenimento del brevetto di pilota. Poi con il passare del tempo il volo non diventa più una semplice planata verso il basso, si cerca di restare in aria il più a lungo possibile, si cerca di salire con la termica sopra il decollo. Che emozione la prima volta che ho visto l'antenna di Cimetta dall'alto! L'ultimo passo dell'evoluzione è quello di cercare di andare il più lontano possibile dal luogo di decollo seguendo le creste delle montagne, volando sopra alpeggi abbandonati, pareti rocciose quasi inaccessibili.

E' un'attività che riserva delle emozioni fortissime, difficilmente comprensibili a chi non le ha vissute in prima persona. Non bisogna essere degli incoscienti o dei super coraggiosi, i possibili incidenti derivano essenzialmente da errori di valutazione della meteo, del sito di volo, delle proprie capacità, tutti fattori che un coscienzioso e buon pilota deve conoscere. Molte volte bisogna saper rinunciare ad un volo se le condizioni meteo sono dubbie, anche se il raggiungere un decollo in cima ad una vetta ci è costato ore di fatica.

Il volo libero è per me un puro divertimento e deve rimanere tale; ognuno lo può praticare al livello che più gli si addice, sempre rimanendo nei limiti della sicurezza.

Antonio Pedrazzini



1	S	A	B	A	T	O	6	C	A	N	O	R	O	11	C
12	O	N	O	R	E	13	B	A	L	E	N	A	14	T	R
15	L	I	R	A	16	S	A	R	A	G	O	17	C	E	E
18	O	M	O	19	D	E	C	A	N	O	20	B	I	N	A
21	N	A	22	M	I	L	I	T	I	23	M	A	T	E	R
E	24	B	A	V	E	N	O	25	C	A	D	E	R	E	
26	T	I	T	A	N	O	27	S	O	N	O	R	O		
28	P	A	L	I	N	E	29	M	A	R	I	N	A	30	V
31	A	V	I	T	I	32	T	E	L	O	N	E	33	P	I
34	R	O	C	A	35	L	E	S	I	N	A	36	B	I	S
37	I	L	O	38	B	I	A	S	C	A	39	C	O	N	I
40	A	41	O	R	A	M	A	I	42	T	A	B	O	R	