

Nella pagina a fronte, in alto, in volo nell'Alta Engadina a una quota di circa 8000 piedi, pari a circa 2400 metri. In basso, due momenti dell'avvicinamento alla pista di Samaden. L'aereo è il Lake 250, ideale per operare ad alta quota.

In volo sul Lario, già alla quota adatta per imboccare la Val Bregaglia.

NEL CUORE DELLE ALPI

I piloti "di pianura" hanno qualche timore a volare nelle valli, sui passi, tra le correnti d'aria particolari delle zone montuose, così come i piloti "di montagna" provano un senso di disagio quando l'orizzonte, su terra o su mare, è lontano o indefinito o addirittura infinito. Il volo alpino è in effetti tanto specifico che in Svizzera è oggetto di un preciso corso, che ogni pilota deve seguire per ottenere il brevetto.

I piloti di Como sono piloti di montagna e il corso di volo alpino lo fanno, senza saperlo, fin dalla prima lezione di volo, avvenendo la maggior parte del corso proprio in valle, tra le montagne del Lario. In conseguenza, si trovano a perfetto agio a volare tra le pareti rocciose o boscose, ad aggirare i picchi, a sfruttare le correnti favorevoli e a evitare quelle pericolose, a sopportare la turbolenza, a salire verso un passo e a lasciarselo dietro le spalle dirigendosi verso una pianura che sta "dall'altra parte".



Nel volo in montagna la meteorologia è il fattore determinante. Ci sono situazioni in cui andare a Sion è come andare all'altro capo del mondo, perché le Alpi "sono chiuse", mentre, sempre nelle stesse condizioni di tempo avverso, andare per esempio da Como a Santorini non pone problemi, essendo il monte più alto sulla rotta tra queste due località il Monte Orfano (290 m s.l.m.), tra Tavernerio e Alzate, a sole 3 miglia dal punto di partenza.

Eccoci dunque a descrivere il breve viaggio verso una meta molto vicina, Samaden, l'aeroporto di St. Moritz, ma estremamente interessante e istruttivo. Inutile dire che è un viaggio che si fa solo se si dispone di un anfibio, essendo la destinazione un aeroporto.

In realtà l'Alta Engadina è abbellita da due laghi, nei quali tuttavia l'amaraggio è proibito. Da considerare



**Il pilota comasco
e assiduo sciatore
Enzo Schettino.**



che, in considerazione dell'alta quota, vi potrebbero operare solo idrovolanti aventi caratteristiche "stol", ovvero capaci di decollo corto, o che siano dotati di turbocompressore.

Ma vediamo ora come si pianifica un volo a Samaden.

Primo: la meteo. Le informazioni meteorologiche svizzere sono molto accurate e aggiornatissime, ma si dispone anche di un sistema di webcam che mostrano la situazione in tempo reale. Dunque già a tavolino, in segreteria, si conosce la situazione sulla rotta.

Secondo: la dogana. Essendo la Svizzera un Paese parzialmente aderente al trattato di Schengen, si deve chiamare la dogana, la Guardia di Finanza e la Polizia di Frontiera prima di partire, così come i funzionari di questi enti dovranno essere presenti al ritorno. Ciò è possibile solo in quanto l'Idroscalo di Como è doganale, a differenza degli altri piccoli aeroporti lombardi.

Terzo: in inverno ci si deve accordare con i gestori dell'aeroporto per avere la possibilità di ricoverare l'aereo in un hangar. Le temperature, infatti, possono scendere anche a 20 o più gradi sotto zero, con qualche problema tecnico e possibili difficoltà ad avviare il motore il giorno successivo.

Gli idrovolanti presentano un problema aggiuntivo: se al decollo hanno imbarcato acqua nei galleggianti o nello scafo, questa, raggiunta la quota dello zero termico, congela e si solidifica, cosa che la rende difficile da rimuovere e su alcuni tipi di idrovolanti potrebbe avere influenza sui comandi. Dunque quando si parte per St. Moritz si scalda l'aereo e si fa la prova motore sul piazzale, poi si entra in acqua e si decolla immediatamente, per evitare di imbarcare acqua nel flottaggio.

Il volo da Como a Samaden, a seconda dell'aereo usato, dura da 30 a 45 minuti, ma è un volo complesso: dogana alla partenza, piano di volo obbligatorio, comunicazioni con gli enti di controllo italiano e svizzero, tutte le cautele di un volo in montagna e a bassa temperatura, gli accorgimenti per evitare fenomeni meteorologici avversi, la gestione accurata dello smagritore, che regola il rapporto stechiometrico aria-benzina, l'avvicinamento a un aeroporto ad alta quota in una zona sensibile al rumore. Tutto questo in pochissime decine di minuti.

Nel volo di ritorno si presenta la situazione più critica, che è il decollo da una quota alla quale la potenza del motore è ridotta, con le problematiche di gestione del carico a bordo.

**Nella pagina a fronte,
l'autore dopo una sciata,
all'aeroporto
di Samaden, prima
del ritorno a Como.**



Un volo interessante, dunque, e non scevro da criticità, come evidenziano i numerosi inconvenienti occorsi a piloti un po' sbarazzini e che hanno affrontato la montagna senza il dovuto rispetto.

Eccoci ora alla partenza, espletate le formalità doganali, fatto il piano di volo, caricato l'aereo. Si decolla e si inizia una lunga salita, che ci porterà alla quota desiderata di almeno 7000 piedi, ma meglio 8000 o più, a nord di Bellagio.

Lasciata "Milano Informazioni" si contatta Zurigo nella zona di Chiavenna, dove si gira intorno a picchi rocciosi per imboccare la Val Bregaglia. Questa si fa più stretta man mano che si sale, finché si giunge al passo del Maloja. Si deve sperare che non ci sia un vento troppo forte da nord, che genera potenti rotori, tali da mettere alla prova le capacità del pilota di tenere l'aereo sotto controllo. E si deve stare attenti a eventuali nubi, che possono ridurre velocemente la visibilità, essenziale nel volo in valle.

Il transito su un passo è sempre un evento. In genere i passi separano territori completamente diversi, nazioni, culture, religioni diverse. Sono luoghi densi di significati e di storia. Nel nostro caso il Maloja separa il Sud dal Nordeuropa ed era già usato dai Romani per i traffici con la Germania. Per secoli il cristianesimo cattolico ha usato ogni mezzo per arginare l'espansione verso sud del cristianesimo protestante, che penetrava attraverso i passi alpini.

Proprio sulla verticale del Maloja penso sempre ai mondi diversi che una goccia di pioggia bagnerà cadendo un centimetro a ovest o un centimetro a est dello spartiacque. Se cade un centimetro a ovest va a formare il Mera, poi l'Adda e il Po e finirà nel Mediterraneo. Se cade un centimetro a est sarà una delle prime gocce dell'Inn, poi del Danubio e finirà nel Mar Nero.

Dopo il passo, l'Alta Engadina appare in tutta la sua bellezza. La valle si amplia e i laghi si evidenziano in estate per il bel blu delle acque, in inverno perché, gelati, presentano una superficie innevata di ettari perfettamente piatta.

All'aeroporto c'è un gran viavai di aerei ed elicotteri di ogni tipo, con una prevalenza di Learjet, Citation e anche piccoli aerei di linea, come il quadrigetto BAE 146, il cosiddetto "Jumbolino", che porta gruppi di sciatori da mete lontane.

L'aereo più grande che ho visto decollare è il Boeing 727 personale del presidente di una multinazionale americana, addobbato all'interno come una casa-ufficio di lusso.

A Samaden volano anche molti piloti dell'aviazione generale, di volo a vela, di volo con gli sci. Un ambiente sempre vivo e interessante.

Da rifiutare qualunque servizio di handling che non sia essenziale. I gestori dell'aeroporto hanno infatti l'abitudine di trattare con magnati e sceicchi e a volte, senza accorgersene, applicano le stesse imposizioni anche a noi piccoli piloti dell'aviazione generale, con la conseguenza che il trasporto in macchina, del tutto inutile, da un lato all'altro del piazzale viene poi fatturato 70 franchi. Al momento di tornare all'aereo, tasse aeroportuali pagate, i solerti tassisti del piazzale non ti degnano di uno sguardo, a dimostrazione che i 50 passi che separano gli uffici dall'aereo possono essere benissimo percorsi a piedi e a dimostrazione che il cliente ormai spennato non è più di alcun interesse.

Da Como, in inverno, andiamo a sciare a St. Moritz per la giornata o restando a dormire e tornando il giorno successivo. Gita favorita nelle giornate di venerdì-sabato dal fatto che la sera del venerdì gli impianti di risalita sono mantenuti in funzione fino alle due di notte, con la possibilità di farsi una bella sciata notturna.

Dopo il decollo, con le cautele già discusse, si torna verso il Maloja e si inizia una lenta, lunga discesa che ci farà giungere a Como in un tempo di una decina di minuti più breve che all'andata.

Ammaraggio, di nuovo Dogana, Guardia di Finanza e Polizia di Frontiera, e rieccoci alla base.

Due voli per un totale un'ora e pochi minuti, ma densissimi di avvenimenti, situazioni di pilotaggio, stimoli culturali.

Il Lake sul piazzale dell'aeroporto più alto d'Europa. Il cartello evidenzia la quota: 1707 metri.

