

MICHELE GAGLIANI

AVVENTURE NEL MIO CIELO



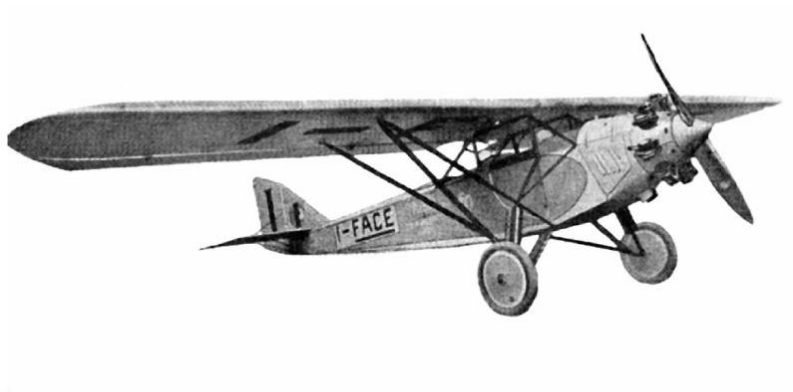
VOLARE! Oh! Oh! Oh! Oh!

Mentre il sole tramonta lassù!

Sperando di tornare laggiù!

AVVENTURE NEL MIO CIELO

Seconda Edizione



1° Aeroplano per l'Aero Club di Palermo "I. LANZA DI TRABIA"

*Ubriaco d'Azzurro smanioso di Volare
Ma non possiedo l'ala dell'aquila
Solo un aeroplano sconosciuto!*

PREMESSA

"Aaglio, fravaglie, fatture ca nun quaglie; corna, bicorna, cape 'e alice e cape d'aglio": così Pappagone scongiurava il *malocchio* nelle sue commedie di successo. I lettori facciano altrettanto se credono nella *iettatura*! **Ma io non voglio spaventare nessuno, raccontando storie di volo in cui ho corso rischi e che, perciò, rimangono impresse nella memoria.**

Forse ogni tanto *il diavolo ci mette la coda*, anche se non ho combattuto guerre, né pilotato caccia o viaggiato nello spazio! Solo aeroplani da turismo e ultraleggeri a motore.

Chi si contenta... gode! Non ci saranno reticenze nei miei racconti e dirò sempre l'assoluta verità.



L'intenzione è di far sorridere, pur augurandomi che altri non debbano scrivere un libro come il mio.

Al termine di una *carriera* di pilota durata quasi cinquant'anni, mi piace, così come piace ai vecchiacchi come me, rivangare il passato lontano e recente. Sono qui, un po' acciaccato, e vivo ancora con la **voglia di volare: è un'incurabile malattia**. Ma ho dovuto smettere: ormai non sorrido e non godo più! Sedetevi in comode poltrone, cari amici, e leggete le pagine che seguono... senza toccare ferro, anche se parlerò di incidenti e temuti incidenti!

Anni fa mi sedetti anch'io all'Aeroclub di Bologna, accanto ad un gruppo di piloti anziani non più in attività, che narravano animatamente i guai vissuti.

Qualcuno raccontò di avere avuto un'emergenza in Africa durante la seconda guerra mondiale e, lanciatosi col paracadute, era stato fatto prigioniero dagli Inglesi; un altro era riuscito ad atterrare col motore in fiamme, tenendo cloche a sinistra e piede contrario per spostare le vampe di lato; un ex pilota di bombardiere affermò che *il bimotore è più pericoloso del monomotore perché ci sono il cinquanta per cento di probabilità in più che pianti un motore*.

Me ne ricordo ancora, anche se pensavo (ma rimasi muto) che loro avessero volato in guerra con macchine ormai superate, mentre **gli aeroplani moderni (tutti?) erano sicuri al cento per cento!**

Premetto che il mio primo Maestro si chiamava Gianni Bastiani, un triestino veterano di guerra, il quale aveva volato col trimotore S.79, si era congedato col Brevetto di Pilota Collaudatore e, perciò, poteva pilotare ogni macchina volante (conosciuta o *sconosciuta*) munita di motori convenzionali. E quante avventure mi raccontò!

Ma da quando lo conobbi io, ebbe altri *piccoli* problemi che riuscì sempre a risolvere. Ne ricordo uno: per un mal funzionamento del motore di un vecchio aereo con cui di solito lanciava paracadutisti, aveva deciso di spegnerlo e atterrare. Vi riuscì in un minuscolo spazio trovato in alta montagna, nei dintorni di Floresta, il più alto Comune della Sicilia. Fatti eseguire i controlli da un meccanico del luogo (sic!), ne ripartì... lasciandosi andare giù nello strapiombo per prendere velocità: tutto calcolato!

A quei tempi i giovani piloti (me compreso), dopo il superamento dell'esame per il conseguimento del brevetto, dovevano fare un particolare volo da solista alla presenza del Direttore di Aeroporto.

Costui sigillava un barografo da portarsi a bordo: in un cilindro ruotante veniva arrotolata una striscia di carta, con linee rappresentanti le varie quote. Un pennino, collegato ad un meccanismo che subiva le differenze di pressione atmo-sferica, tracciava con precisione su di essa le salite e le discese programmate coi relativi *tuch and go* (tocca e riparti) e l'atterraggio finale (che si chiamava *atterramento*). Naturalmente segnava pure gli errori, che comportavano la ripetizione della prova! La striscia veniva poi trasmessa alla Direzione Generale Aviazione Civile (DGAC) del Ministero dei Trasporti (oggi ENAC, Ente Nazionale Aviazione Civile).

Anche per l'abilitazione a qualunque altro aeroplano diverso da quello con cui si era volato, oltre al doppio comando con l'istruttore ed almeno un volo da solista, bisognava fare la prova barografica.

Il barografo è stato abolito da anni, anche perché non è più possibile che il cielo-campo sia impegnato per troppo tempo da un solo aeroplano. Oggi ci si abilita per classi o per tipo: cioè, si possono pilotare tutti gli aerei simili (bimotori esclusi, per i quali occorre uno specifico esame). Per gli altri non simili basta qualche volo con l'istruttore ed un volo da solista per ottenerne l'abilitazione.

Nel Volo da Diporto o Sportivo, invece, conseguito l'attestato in una specifica categoria (ULM, Delta, eccetera), non è necessario abilitarsi ad altre macchine ritenute simili o farsi controllare da un istruttore. Gli ultraleggeri a motore sono spesso realizzati da Ditte che costruiscono o costruiscono aeroplani.

Queste sono certamente le più affidabili. Ma spesso gli apparecchi VDS vengono assemblati da improvvisati costruttori (anche dagli stessi piloti), con tubi, tele e altri materiali non certificati, inconsapevoli (o no?) degli aumentati rischi cui vanno incontro.

La Legge glielo consente e ciascuno di loro se ne assume la responsabilità.

Aggiungo che mentre la manutenzione agli aeroplani dell'Aviazione Generale (AG) viene sempre effettuata (obbligatoriamente) da personale specializzato, molto spesso (ed è consentito) quella agli Ultraleggeri, oggi elevati anch'essi al *rango* di aeroplani, viene eseguita dagli stessi proprietari o con la "*complicità*" di amici cosiddetti "*esperti*".

E pur volendoli considerare tutti sicuri (*Ultraleggeri, Aeroplani scuola, da turismo e trasporto, Jumbo Jet compresi*) perché tanti magnifici piloti hanno avuto incidenti, spesso purtroppo mortali? Non certo per carenza di preparazione!

Per dimenticanze, forse. Certo, l'esperienza aiuta molto a controllare mezzo e nervi, ma a volte l'abitudine e/o la troppa sicurezza possono provocare guai in un istante, che non sono quindi da imputare a "*fatalità*" !

IL MIO PRIMO AMORE

Ho iniziato a volare a doppio comando col Piper Cub J3, che aveva i due posti in tandem ed un motore Continental da 65 cavalli.

Dopo sette ore e mezza, durante le quali il mio istruttore svolgeva un corso tratto da un vecchio basico militare (la nona, ad esempio, era decolli e atterraggi, e la decima emergenze simulate di tutti i tipi), finalmente mi lasciò solo con le mie paure..!

Ero determinato, comunque, e feci il mio circuito in modo ineccepibile e, l'indomani, eseguitone uno a doppio comando, mi accinsi a farne altri tre da solista.

Decollo perfetto, circuito a 300 piedi (100 metri circa), finale corretto e atterraggio pulito... **ma un istante dopo il Piper imbarcò violentemente a sinistra eseguendo un 270° in pista che sfiorò con la semiala destra! Istantivamente, mentre ruotava, avevo staccato l'interruttore dei magneti, spegnendo il motore.**

E Bastiani venne a controllare se li avevo staccati!

Nessuno capì il perché dell'imbardata, non dovuta al cattivo uso della pedaliera: fu come se si fosse bloccata la ruota sinistra (o il ruotino posteriore, fissato con due molle, fosse piegato a sinistra); né poté essere effetto dei freni, indipendenti sulle due ruote, difficili da usare o toccare accidentalmente. Erano posti, infatti, sui tacchi dei pedali e, soprattutto per uno alto come me con le gambe piegate quasi a 90° nello stretto e corto abitacolo del Piper, era necessario un notevole sforzo per pigiarli. Dovendo frenare coi talloni, infatti, bisognava piegare le caviglie: avevo dovuto impararlo esercitandomi anche a casa (provare per credere).

Escluso, quindi, che avessi toccato il freno di sinistra involontariamente. Il Piper, che era biciclo, certamente aveva la tendenza ad imbarcare a sinistra dovuta alla coppia dell'elica destrorsa, soprattutto al decollo col motore al massimo dei giri, ma facilmente evitabile dando un po' di piede destro.

Poteva anche succedere in un atterraggio maldestro sulle due ruote, magari con qualche rimbalzo (*bum, bum, bum...*), mentre il mio era stato sui tre punti, col motore al minimo e a bassa velocità!

Episodio che non ho mai dimenticato. Per anni, ho volato tantissimo col Piper Cub senza mai problemi, avendolo acquistato, infine, dal mio Aeroclub per un milione di lire (con prestito bancario) e dopo che gli era stato sostituito il motore con uno nuovo.

Fatti i conti mi era convenuto, visto che erano arrivati gli aeroplani moderni, con tariffe orarie troppo elevate per le mie tasche: il biposto P.66 ed il quadriposto P.64, coi motori Lycoming da 115 e 180 cavalli. Ne facemmo insieme di tutti i colori: tentavo, ad esempio, di metterlo in vite, ma non ci andava, la iniziava, traballava un po' e tendeva a uscirne: perciò lo accompagnavo di piede a ritrovare il suo volo. Un giorno, interpellato Valentino Poli, un istruttore napoletano che possedeva uno dei primi brevetti, questi mi rispose: *non ci va, figlio mio, non ci va; ma se ci va... ci resta!*

Intendeva dirmi che il Piper sarebbe andato in vite piatta, dalla quale col timone di direzione in ombra non sarei potuto uscire dando piede contrario alla rotazione (a volte si può riportare il timone nel flusso dell'elica con delle *smotorate* che, per effetto coppia, riescono a fare spostare e oscillare il muso dell'apparecchio).

Da allora in poi mi limitavo a fare delle *virate sfogate* (che Poli mi aveva insegnato) o... a passare tranquillamente sotto le grandi arcate dei ponti!

L'incoscienza giovanile non mi faceva pensare che potesse piantare il motore trovandomi nei guai in un letto di fiume! In seguito non lo avrei rifatto neanche se qualcuno mi avesse offerto un milione di lire (chissà?!). C'è da dire, comunque, che quei motori, Continental e Lycoming, a basso numero di giri e curati bene, giravano sempre. Era impossibile, oltretutto, trascurare le prescritte "*ispezioni*", eseguite da personale specializzato munito di CIT (Certificato di Idoneità Tecnica) rilasciato dal RAI (Registro Aeronautico Italiano).

Tuttora vengono anche applicate le eventuali PA (Prescrizioni di Aeronavigabilità), emesse dall'ENAC.

Ci sono anche i Service Bulletins delle Ditte Costruttrici per correggere e prevenire condizioni che possano inficiare la sicurezza degli aeromobili.

Questi ultimi, beninteso, anche per gli ultraleggeri costruiti da Ditte *affidabili*.

Ma siamo uomini e (come vedremo) anche gli operatori autorizzati o certificati ogni tanto sbagliano o dimenticano qualcosa!



Io col Piper Cub

MOMENTI MAGICI

Ai miei tempi il Brevetto di 1° grado consentiva al pilota di volare da solo a bordo e sul territorio nazionale.

Bisognava dunque che conseguissi (anni prima di acquistare il Piper) quello di 2°, equivalente all'odierno Brevetto di Pilota Privato, col quale si poteva volare con passeggeri, per turismo, e andare all'Estero (magari senza abilitazione alla radiotelefonia in lingua inglese!).

Così cominciai il doppio comando col Macchi MB 308, munito del Continental 80 cavalli, il quale aveva i posti affiancati ed i flap (gli ipersostentatori) che non c'erano nel Piper. Feci i miei bravi voli da solo e, infine, superai l'esame teorico-pratico.



Il Macchi Mb 308

Ma prima avevo dovuto fare venti trasferimenti, con decolli e atterraggi in aeroporti diversi (andata e ritorno contavano per due) ivi compreso il raid di cui parlerò appresso.

Partendo da Palermo Boccadifalco ero andato la prima volta a Trapani Birgi su richiesta categorica del mio istruttore: “*Domani te ne vai a Trapani!*”. Io non ero mai uscito dal catino di Boccadifalco! Ma ci dovetti andare. **Birgi** è un grande aeroporto con pista tre volte più larga e più lunga di quella cui ero abituato.



La pista di Trapani Birgi

E qui stavo per combinare un grosso guaio.

Allora s’imparava col vecchio metodo: “***Dai motore, leva motore, SEI AAALTO, SEI BAAASSO***” urlava l’istruttore, ma alto e basso sono concetti relativi, il cervello può ingannare!

Oggi il metodo è cambiato, fortunatamente! Si vola con **assetti e potenze** (individuati fin dalla prima o seconda lezione di volo). *

Questi sono i mezzi per mantenere in ogni condizione le giuste velocità anemometrica e variometrica, nonché per eliminare il “*basso o alto*” in atterraggio potendosi riconoscere il “*punto di mira*” sulla pista o sul terreno di un campo di volo. Il “*punto di contatto*” sarà poco più avanti e varia a seconda del tipo di aeroplano.

Allora, in avvicinamento a Trapani, il Controllore di turno (avvisato telefonicamente che arrivava un *pivello*) mi autorizzò subito al finale diretto per la pista in uso.

Ma io, avvertito dal mio istruttore di mantenere i mille piedi (300 metri) per un certo tempo, al fine di riabituarmi alla quota più bassa dopo aver volato molto più in alto, declinai l'invito e ottenni l'autorizzazione a riportare in circuito.

Compresi d'essere in sottovento quando lessi nella bussola la direzione opposta a quella dell'atterraggio, lo dichiarai, riportai in finale e quindi in retta (cioè orizzontale), ritenendo d'essere alla distanza verticale giusta dalla pista.

Fortunatamente la guardai dal finestrino laterale... e m'accorsi d'essere ancora alto una trentina di metri: con spuntate di motore e "muso su" ripresi la discesa lenta e toccai pulito. L'avevo scampata bella! La lunga e larga pista, cui non ero abituato, mi aveva ingannato circa l'altezza: un bel botto evitato (avrei sicuramente stallato di brutto).

Allegro come un papa (si dice?) rientrai a Boccadifalco: andata e ritorno **due atterraggi!**

Imparata la lezione sulla mia pelle, negli altri grandi aeroporti in cui poi dovetti andare non ci furono più problemi.

Sette volte a Palermo Punta Raisi, aeroporto che era stato realizzato da poco (dieci minuti all'andata e altrettanti al ritorno: **quattordici atterraggi**).

Infine, il *famigerato raid*: **primo atterraggio** a Reggio Calabria, con notevole turbolenza sullo stretto di Messina e vento variabile in pista. Me la cavai manovrando come un pazzo per tenere livellato l'aeroplano, evitando di mettere i flap (*lavoralo, lavoralo*, mi aveva insegnato Bastiani). **Secondo atterraggio** a Catania Fontanarossa, dopo una riattaccata, perché mi ero presentato in finale teso e impaurito! Ma subito mi accorsi che il vento, anche se abbastanza forte, era allineato e non creava difficoltà. **Terzo atterraggio** nuovamente a Reggio Calabria: non ci volevo tornare!

Ma Bastiani, mentre ero all'Ufficio Traffico di Catania, mi aveva raggiunto con una telefonata: faceva sempre così calcolando i tempi dei miei voli!

Mi ricordò che se non ci fossi andato avrei dovuto ripetere il raid e, così *minacciato*, mi convinsi e ci arrivai, con la stessa turbolenza e col vento variabile di prima, con tanta apprensione ma con meno problemi dell'andata.

Quarto atterraggio a Boccadifalco, finalmente a casa mia!

Il tutto in una giornata sola (non avevo neanche mangiato un panino) e, quindi, contando gli atterraggi in aeroporti diversi avevo finito: $2 + 14 + 4 = 20$!

^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^

(*) Per saperne di più sulla moderna tecnica di volo rimando i lettori interessati ad un mio libro dal titolo **“Le Missioni di Volo”**, che contiene anche i relativi **“Statini”** da portare a bordo, pubblicato da **IBN Editore (info@ibneditore.it)** nell'Aprile 2011 e acquistabile in **www.aviolibri.it** (nella rubrica RICERCA selezionare Titolo, nella casella scrivere Le Missioni di Volo e cliccare su CERCA). Sempre che ne sia rimasta qualche copia

LE MISSIONI DI VOLO
PER CONSEGUIRE L'ATTESTATO VDS
(VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO)
CON AEREI ULTRALEGGERI A MOTORE
E UTILI PER QUELLO DI ALLIEVO PILOTA AG
(AVIAZIONE GENERALE)



SCHERZI DEL CERVELLO

Sempre col Macchino. Avevo fatto il check ma, ricordandomi di dover telefonare a qualcuno, chiesi a *Totuccio Tuttofare* (Salvatore Di Bella, il meccanico dell'Aero Club), di metterlo in moto per il riscaldamento. Salito a bordo mi accorsi che il rubinetto del carburante era chiuso, mentre il motore cantava allegramente. Alla mia richiesta di spiegazioni, Totuccio rispose che non aveva importanza, poteva restare in quella posizione perché guasto! Naturalmente, a scampo equivoci e per inveterata abitudine, lo portai su aperto (c'era un solo serbatoio) e aspettai un minuto, prima di rullare.

E continuai ad aprirlo per tutta una serie di voli, da solo o con passeggero (ormai avevo il brevetto di 2°, che consentiva il trasporto dei passeggeri). **Ma nel cervello si era fissato il pensiero che quel rubinetto fosse davvero guasto.** Un certo pomeriggio andai con mia moglie a Punta Raisi, così, per prenderci un caffè. Tutto regolare. Senonché l'addetto all'Ufficio Traffico impiegò un sacco di tempo al controllo dei documenti, che già conosceva: doveva avercela con me, chissà per quale motivo!

Si avvicinava il tramonto e stavano per scadere le effemeridi col rischio che il torrista non mi facesse partire. Misi in moto e cominciai subito il rullaggio veloce per raggiungere il raccordo centrale abbastanza distante dal piazzale in cui mi trovo. Generalmente il torrista autorizzava il decollo dei piccoli aeroplani da metà pista, essendo questa più che sufficiente.

Con manetta al minimo **cercai di rallentare per riportare in posizione attesa: ma il freno non funzionò!** Allora, mentre correvo, chiesi l'autorizzazione all'allineamento ed al decollo che per fortuna mi furono concessi, altrimenti avrei dovuto razzolare per campi! **I guai non vengono mai soli! Entrai veloce, diedi tutta manetta e andai su: ma a quaranta metri circa... il motore piantò di botto: porca miseria, il rubinetto era chiuso!** Lo aprii e atterrai nella restante pista: e, senza freni, me la *mangiai* tutta.

Evidentemente col motore al minimo era sufficiente il filo di benzina che passava. Il torrista volle sapere se c'era qualche problema e gli risposi, mentendo, che si era aperto uno sportello.

Nel frattempo il motore aveva ripreso a funzionare e, così, gli chiesi se poteva autorizzarmi a decollare per pista opposta: *“Nessun traffico. Calma di vento. Autorizzato”*.

A Boccadifalco atterrai nella pista in salita e rullai lento fino al piazzale; al meccanico ingiunsi di fermare l'aeroplano fino a quando freni e rubinetto non fossero stati riparati.

Un'altra volta, pilotando il bimotore di cui parlerò più avanti, mi successe una cosa incredibile: in sottovento, flap giù e abbassai *parzialmente* (senza rendermene conto) la leva del carrello: le tre lucette sul cruscotto diventarono verdi ed il cicalino si zittì.

In finale osservai lo specchietto posto sulla gondola del motore sinistro e non vidi riflessa la ruota anteriore, collegata meccanicamente al carrello... che perciò non era abbassato!

Immediatamente le luci tornarono rosse e il cicalino si mise a strillare. **Il cervello**, scocciato di dover ogni volta elaborare il dato percepito dagli occhi (obbiettivi), **lo aveva pescato dal suo archivio**, oscurando anche gli orecchi (organi dell'udito).

Come già detto erano arrivati a Palermo un P.66 ed un P.64 della Partenavia acquistati con un contributo della Regione Siciliana; ma non c'era più un istruttore che potesse abilitarmi.

Bastiani era ormai in pensione e nessun altro voleva venire a Palermo dove – si sapeva – lo stipendio era piuttosto magro!

Così me ne andai all'Aeroclub di Catania, che già aveva il P.66 e, dopo alcuni voli a doppio comando ed uno da solista, nella stessa giornata mi fu consentito dal Direttore d'Aeroporto di eseguire la prova barografica per ottenere la relativa abilitazione.

E, però, essendoci molto traffico su quello scalo internazionale, la prova doveva svolgersi alle foci del Simeto, un fiume a sud della Città (la Direzione chiudeva un occhio!).

Essendo l'elevazione della pista di 20 piedi (6 metri) si partiva col barografo bloccato, da sbloccare facendo un passaggio basso sul mare adiacente la spiaggia, simulando il decollo.

Detto fatto e salito poi a 5.000 piedi (1.500 metri) scesi per un nuovo passaggio a 20 piedi lungo costa, come fosse un *tuch and go*; quindi nuovamente in salita fino a 1.650 piedi circa (500 metri) dando sempre un'occhiata alla cartina che riportava le quote in metri, mentre l'altimetro segnava piedi. Finalmente iniziai la discesa per effettuare i prescritti tre circuiti a 300 metri (1.000 piedi scarsi) e relativi *atterramenti*. Feci il primo, il secondo ed il terzo... ma non li contai, beato fra cielo e mare... riattaccai... ma in quell'istante mi resi conto di avere già completato la prova!

Tolsi motore e allungai la mano destra per bloccare il barografo ma non trovando la levetta... la cercai con gli occhi! **Completata l'operazione guardai avanti e... Dio mio, ero a pelo d'acqua! Avevo dimenticato di ridare motore: portai convulsamente la manetta avanti ed evitai per un pelo d'infilarmi in mare! Rientrato in aeroporto, scesi dall'apparecchio tremante... ma felice per averne conseguito l'abilitazione ed averla scampata bella!**



Eccomi nel P.66/B Oscar 100

UN VIAGGIO RISICATO

E venne il giorno in cui il Com.te Beppe Albanese, Presidente dell'Aeroclub, mi chiese di portare il P.66 a Napoli per la revisione generale presso la Ditta costruttrice. Premetto che a quel tempo si volava anche senza radio, usufruendo dei segnali luminosi emessi dalle Torri di Controllo (verde, autorizzato al decollo o all'atterraggio). Ma, considerata la difficoltà del volo, per l'occasione era stata installata una ricetrasmittente Tecnel a sei canali: c'erano le tre frequenze essenziali in megacicli al secondo e, cioè, la 123.50 (quella turistica, attiva in tutti gli aeroporti); la 119.50 (utile per i rilevamenti radiogoniometrici, forniti da apposite stazioni); la 121,50 (per le eventuali emergenze); le altre aggiunte erano quelle di Raisi, Birgi e Fontanarossa.

Premetto, pure, che nel Manuale di Volo del P.66 si leggeva un'autonomia massima di tre ore (naturalmente in aria tipo e, cioè, secca, con 15° di temperatura al livello del mare e con motore nuovo). Scoprirò poi che il manuale si riferiva ai P.66 di seconda serie, coi serbatoi del carburante un poco più capienti, mentre il nostro aveva un'autonomia teorica di 2 ore e 45 minuti!

Pianificai il volo per Reggio Calabria, non ritenendo opportuno andare a Napoli con traversata diretta sul mare (percorso comunque più breve di quello da Reggio a Napoli). Avevo, oltretutto, una sola bussola per la navigazione, non molto precisa.

A Reggio rifeci il pieno nei due serbatoi alari, smuovendo l'ala dell'aeroplano per fare entrare il massimo di benzina (pensavo, a torto o ragione, che potessero formarsi delle bolle d'aria).

Era una bella giornata, ma sapevo che in quota c'era vento da nord e, quindi, contrario: decisi allora di rimanere basso lungo costa, attraversando poi solo i golfi (naturalmente nessun salvagente a bordo). Faccio presente che fra Reggio e Napoli non c'erano altri aeroporti: Lamezia venne dopo.

Il motore del P.66 (diceva il manuale) era critico fra i 2.000 ed i 2.200 giri: lo portai quindi a 2.240 (anziché 2.350, quanto previsto in crociera) per consumare il meno possibile e bloccai la manetta con la frizione: con quei giri ci avrei fatto pure le salite!

Osservavo la spuma delle onde e mi rendevo conto d'averne, anche a bassa quota, un leggero vento contrario. Pazienza, ce l'avrei fatta lo stesso.

A 10 o 15 minuti da Napoli i due indicatori del livello carburante segnavano zero... ma ce ne dovevano essere ancora otto litri in ciascun serbatoio e sapevo che gli ultimi sei (per serbatoio) non potevano essere utilizzati, salvo che in discesa trovandosi i tubicini di pescaggio in posizione avanzata.

Così già da un po' avevo fatto lentamente quota (variando di pochissimo la velocità anemometrica) per poterla sfruttare poi in discesa per l'aeroporto: avevo osservato che per fortuna il vento era diminuito. Intanto sentivo le chiamate alla radio (preoccupate) del Torrasta di Napoli, io gli rispondevo ma quello non riceveva neanche la portante!

Finalmente l'aeroporto: ero a 2.000 piedi, la Torre non rispondeva ancora alle mie chiamate, seguivo un aeroplano che sicuramente andava in atterraggio, infatti entrò in base, aspettai 20 secondi e mi presentai in finale, pista libera: atterrato, richiamai la Torre che stavolta mi rispose: *“Ma dove siete?”* In pista dissi io!

“Ma non potevate fare un passaggio per emergenza radio?”
Negativo, risposi, perché ero in emergenza benzina!

Tempo di volo: tre ore e dieci minuti!

Alla Partenavia, controllati i serbatoi, uno era secco e l'altro conteneva meno di quattro litri di benzina! E non solo: verificato il quantitativo d'olio, il motore ne aveva consumato tre chili su sei!

In seguito, negli incubi notturni, mi sono visto in mare: qualche Santo (San Gennaro?) mi aveva protetto!

Questo aeroplano rimase, purtroppo, sotto sequestro a Napoli (con altri aerei ed *accessori* a Boccadifalco), in quanto ordinato dal Giudice per l'azione intrapresa dall'INPS cui l'Aeroclub non aveva versato da parecchi anni i contributi dovuti per il Personale.

Ahimè, in seguito, diventato Presidente di un Club fallimentare sono stato io, con l'aiuto dei soci e di vari Enti Pubblici, a togliere i debiti sbloccando la situazione.

Tornerò, poi, a parlare di questo P.66, ridotto ad un rottame per il lungo tempo trascorso, ma che, caparbiamente, feci restaurare dalla Società Avioriprese di Napoli, dove operava il tecnico Enzo Sorgente che, presso la Partenavia, lo aveva a suo tempo materialmente costruito.



... mi sono visto in mare!

FINALMENTE UN BIMOTORE

Mentre ero presidente del mio Aeroclub, Tonino Dalì, un socio che possedeva un bellissimo bimotore PA 30/B Twin Comanche, con motori Lycoming da 160 cavalli ad iniezione, mi chiese di accompagnarlo nei suoi voli, non solo in Italia ma anche all'Estero.

Mi spiegò che una notte, svegliatosi per un malessere ritenuto passeggero, aveva fumato una sigaretta e s'era rimesso a dormire.

Un paio di giorni dopo dovette sottoporsi all'annuale controllo presso l'Istituto Medico Legale di Napoli e gli venne riscontrato un *piccolo infarto* (come lo definiva lui): naturalmente, il rinnovo del brevetto gli era stato negato.

Pur sentendomi gratificato dall'offerta, gli risposi che non potevo permettermi di concorrere alle spese, avendo famiglia ed un solo stipendio di pubblico dipendente. Beh, non dovevo preoccuparmi, in quanto avrebbe provveduto a tutto lui! A questo punto accettai, mortificato sì ma con entusiasmo! E feci le dieci ore prescritte con un pilota di terzo grado che non era istruttore (la Direzione d'Aeroporto me lo aveva eccezionalmente consentito).

Appreso che c'erano esami a Bologna, partimmo con un giorno d'anticipo e con un tempo schifoso, Tonino col brevetto scaduto ed io con la sola voglia di volare. Arrivammo sotto una pioggia torrenziale che non faceva scorgere nulla e Tonino mi suggerì di riportare sul Beacon (il radiofaro d'aeroporto).

Un attimo prima d'entrare (l'ago dell'ADF oscilla), con una virata secca mi fece mettere una certa prua sul direzionale già accordato con la bussola e, meraviglia delle meraviglie, scendendo apparve la pista, perfettamente allineata! Volo strumentale?

No di certo, non eravamo attrezzati né avevamo le abilitazioni!

Il *vecchio volpone* (non vecchio d'età, ma con tanta esperienza di navigazione acquisita) c'era riuscito con una semplicità che mi aveva imbarazzato! L'Ufficio Traffico, per fortuna, non verificò i nostri documenti..!

Gli esami erano stati sospesi, ma l'esaminatore, un Colonnello che avevo conosciuto a Palermo durante una Manifestazione Aerea e si era confidato con me raccontandomi gli episodi tristi della sua vita (e che, dunque, consideravo un *amico*), mi chiese lo stesso di andare in volo con lui malgrado il cattivo tempo.

Tonino (ritenuto dall'esaminatore il mio istruttore) dichiarò, per fortuna, che eravamo arrivati in anticipo per un impegno d'affari in Città e lo pregò di rimandare l'esame all'indomani.

Il giorno dopo il tempo non era migliorato affatto, ma dovetti accettare di andare in volo, con l'esaminatore accanto e Tonino dietro. Dopo il decollo, a 1.000 piedi mi ritrovai in nube, uno strato denso che, però, attraversai senza particolari difficoltà: l'aeroplano era stabile e, peraltro, avevo inserito l'autopilota che tolsi quando fuori. Segnai sul cosciale le varie prue e i tempi, pensando che al ritorno avrei potuto mettere quelle opposte per rientrare in aeroporto o, al limite, riportare sul Beacon e ripetere la *procedura* dell'arrivo a Bologna.

Le prue inizialmente registrate non servirono a nulla, perché l'esaminatore pretese tante di quelle manovre da farmi perdere l'orientamento. Quindi mi disse di rientrare. Provai a dirgermi verso il Beacon, ma lui mi chiese la cartina della procedura.

Rimasi perplesso e, pertanto, Tonino specificò che non avevamo l'abilitazione al volo strumentale, perciò a bordo c'era solo il Manuale Bottlang per il VFR (cartine per il Volo a Vista) e non il Jepsen per l'IFR (cartine per il Volo Strumentale).

E, qui, l'esaminatore s'incavolò!

Prese lui i comandi, non chiese informazioni al torrista, fece un mucchio di operazioni strane e finalmente, come Dio volle, riuscimmo ad atterrare.

L'incidente, soprattutto quando volavamo basso in cerca di uno spiraglio fra le nubi (e, da qualche parte, ci stavano le montagne!) avrebbe potuto capitarci.

L'amico Colonnello non mi abilità (ma io avrei bocciato lui) e mi rimandò a data da destinarsi: peccato, avevamo l'intenzione di recarci in Francia!

Incredibilmente (almeno per me) la motivazione fu: Sei entrato in nube senza avere l'abilitazione al volo strumentale (non glielo avevo detto prima e perciò avevo torto!); oltretutto, al check hai dimenticato di controllare le cerniere dello sportello: domani cos'altro dimenticherai?

E poiché il discorso non faceva una grinza (bah!), incavolati neri ce ne tornammo con le pive nel sacco a Palermo. Poco tempo dopo superai l'esame a Raisi e, finalmente, cominciarono le lunghe crociere nel Mediterraneo atterrando nelle tante Isole che possedevano un aeroporto, Sardegna, Corsica, Pantelleria, Lampedusa, Jerba, Kerkira (Corfù), Baleari, nonché in Atlantico fino alle Canarie.

Pilotavo sempre io e Tonino mi lasciava fare; se sbagliavo qualcosa in navigazione non mi correggeva e aspettava pazientemente che me ne accorgessi da solo! Tutta esperienza maturata che mi è servita, poi, da pilota istruttore.

Purtroppo Tonino da molti anni non c'è più. Un altro infarto, mentre ero al corso istruttori, se l'è portato via.



Col Twin Comanche in Spagna (in piedi Tonino Dalì)

UN PUGNO NELLO STOMACO

Devo precisare che da Boccadifalco andavamo a Raisi per rifornire il Twin Comanche, non essendo l'Aeroclub autorizzato ad erogare carburante ai privati. Peraltro, quando partivamo per l'Estero, la benzina costava meno perché *fuori dazio*; anche per Genova o altre Città del nord potevamo usufruire del notevole *sconto* facendo tappa in Corsica, ad Ajaccio (con regolare piano di volo).

Decidemmo un certo giorno di volare in Spagna, ad Alicante, sulla costa mediterranea.

Decollai, ovviamente, con i selettori del carburante sui serbatoi principali: ce n'erano sei, tre per semiala (centrali, esterni e nelle tips) sempre pieni (420 litri in totale!). Raggiunto il livello di crociera, già sul mare abbastanza lontani dalla costa, e inserite come al solito le pompe elettriche – che pescavano da un serbatoio supplementare – passai i selettori sulle tips. Eseguita l'operazione, staccai le pompe e pochi secondi dopo **i due motori, senza alcun preavviso, piantarono contemporaneamente! Nello stesso istante, pur avendo subito un pugno nello stomaco, misi giù il muso dell'aeroplano e, reinserte le pompe mentre le eliche giravano ancora (per effetto della velocità), tornai sui centrali: i motori ripartirono... ma che strizza!** Naturalmente rientrammo a Palermo, dove verificammo il loro regolare funzionamento anche coi selettori sulle tips, assistiti da un operatore controllore certificato.

Ripartimmo quindi per Alicante, con rotta diretta: nessun problema riscontrato durante la lunga traversata sul mare, nemmeno passando i selettori sulle tips (ma stavo per alcuni minuti con due dita sugli interruttori delle pompe).

Il giorno dopo, rifatto il pieno e presentato un piano di volo che ci avrebbe portato lungo costa verso la Francia, poi in Corsica e Sardegna, da qui finalmente in Sicilia (così ci era stato imposto, poiché non era assicurato il soccorso in pieno Mediterraneo).

Quando fuori zona riprendemmo piratescamente la rotta diretta per Palermo! Nessuna nuova anche al ritorno, a parte due aerei da caccia di qualche portaerei americana che ci affiancarono, batterono le ali per salutarci e volarono via!

Alcuni giorni dopo, rifornito l'aeroplano a Raisi, decidemmo di andare altrove, sempre sul mare (l'amico mio ne era innamorato). **Inserite le tips al solito livello di crociera** (anche stavolta stavo pronto con due dita sugli interruttori delle pompe), **l'inconveniente si ripeté!** Decidemmo, allora, di recarci a Genova dal concessionario della Piper, Fioravante Sbragi (Fiore per gli amici). Nella sua officina vennero eseguiti tutti i controlli su serbatoi, tubazioni e selettori: niente di niente.

Ce ne tornammo sconsolati a Punta Raisi per rifare il pieno. La solita autobotte ci raggiunse al parcheggio assegnato. Io avevo l'abitudine di togliere per primo il tappo al serbatoio della tip di sinistra, posandolo accanto, poi all'esterno e quindi al principale, mentre il *pompista* cominciava a rifornire l'aereo.

Facevo lo stesso sull'altra semiala, cominciando dal principale, poi l'esterno e la tip. Quindi tornavo al punto di partenza, controllavo nello stesso ordine i livelli del carburante e rimettevo i tappi.

Preciso che i serbatoi delle estremità alari avevano i bocchettoni più piccoli degli altri. Quella volta agii diversamente, solo per istinto: **mi fermai ad osservare quello zotico che inseriva l'ero-gatore tronco-conico nel bocchettone della tip, fino in fondo, a formare tappo..!** Il *deficiente* (gli urlai diversi impropri) spingeva l'aria del serbatoio nelle tubazioni: ed ecco spiegate le piantate dei motori che potevano esserci fatali!



GIORNATA NERA!

IL FULMINE GLOBULARE

Molto spesso, Tonino ed io, ci facevamo una breve *passeggiata* a Pantelleria o Lampedusa, le belle isole a sud della Sicilia (ben conosciute oggi per gli sbarchi dei clandestini).

Un conoscente che a Pantelleria possedeva un negozio in cui vendeva di tutto, anche i voli per Palermo e, spesso, ci chiedeva d'imbarcare un paio di passeggeri (beninteso, noi non guadagnavamo nulla), preventivamente avvisato veniva a prenderci con la sua macchina in aeroporto e si metteva a nostra disposizione per ogni necessità. Ottimo il Moscato Passito, di cui andavo ghiotto e, bontà sua, me ne regalava sempre un paio di bottiglie! E coglievamo anche l'occasione per acquistare due pesanti cassette di bionda uva zibibbo, colorata al sole, dolcissima, che raramente trovavamo altrove: oggi è addirittura scomparsa.

Ovviamente, partivamo sempre col bel tempo e venivamo accompagnati in trattoria dove Tonino gustava dell'ottimo pesce (a me non è mai piaciuto) mentre io una fetta di tenerissima carne arrostita alla brace. **Due piloti, comunque, che viaggino insieme, dovrebbero sempre mangiare pietanze diverse: in caso d'intossicazione alimentare, uno (si presume) può sostituirsi all'altro nel pilotaggio dell'aeroplano.** Un certo giorno, mentre stavamo finendo il nostro soddisfacente pasto, d'un tratto Tonino si fece cupo in viso e mi chiese di non voltarmi! Naturalmente mi girai di scatto e vidi attraverso le vetrate un cielo nero, con nubi bassissime sul mare!

E una tempesta di fulmini!



Stanotte dormiamo a Pantelleria, dissi io. *Certo*, mi rispose.

E, naturalmente, temendo per l'aeroplano parcheggiato all'aperto, ce ne tornammo subito in aeroporto, dove, in torre, il controllore di turno ci confermò che anche in Sicilia il tempo era pessimo.

Aspettammo un'ora o due, niente da fare, a Trapani e Palermo permaneva visibilità zero, anche se il cielo su di noi restava limpido: le nuvole temporalesche s'erano addensate sul mare.

Quando stavamo per tornarcene in paese (non facile perché, intanto, l'amico con l'automobile se n'era andato chissà dove) scorgemmo come una *valle* fra la massa nuvolosa, un *passaggio* proprio sulla rotta che dovevamo percorrere.

E non c'erano più fulmini. *Che dici, proviamo?* disse Tonino... *Va bene* – gli risposi, confortato dalla sua presenza ed esperienza – *se va male possiamo riatterrare a Pantelleria!*

Partimmo e, quando si decolla, difficilmente si decide di tornare: rimanendo bassi sul mare, sotto i temporali, finalmente avvistammo la terra e la circumnavigammo fino a Trapani, dove pensavamo di atterrare. Ma dall'aeroporto ci confermarono pioggia intensa e visibilità zero. Continuammo, allora, per Capo San Vito e finalmente contattammo Raisi Torre che ci chiese di circuitare nel golfo di Castellammare e non sapeva quanto sarebbe durata l'attesa. Perché?

Perché un francese con un monomotore si era perso e aveva bisogno di assistenza. Non lo sentivamo, probabilmente stava sulla frequenza del soccorso (per ogni evenienza, la nostra seconda radio era sintonizzata sul Radar). Finalmente venimmo autorizzati all'attraversamento sul mare, nel lato parallelo alla pista.

Diretti a Boccadifalco lo iniziammo in un buio profondo, con forte turbolenza e sotto una pioggia torrenziale. **Un attimo dopo piegai di colpo il volantino tutto a destra e lo tirai con forza: madre mia - urlò Tonino – che fai? Fermo, non toccare nulla**, gli risposi, **ho evitato per miracolo il francese che ci veniva addosso da sinistra!**

In seguito insegnai quella manovra a qualche allievo, col rischio di *stressare* l'aeroplano, chiamandola *virata di scampo*.

Quel pilota, collegato ormai con la Torre, aveva dichiarato d'aver il campo in vista (noi sentimmo *field in site*) e il Torrista nell'oscurità lo aveva autorizzato all'atterraggio, nella presunzione che fosse già in finale oppure in sottovento (lo stesso del nostro attraversamento), scordando però che il Twin Comanche era veloce e lo avrebbe raggiunto.

Proseguì senza *rimproverare* il povero operatore radio che già aveva un mucchio di problemi suoi. Mantenni rotta a mille piedi dovendo riportare fuori zona su Isola delle Femmine, un grosso scoglio (più che isola) a est di Punta Raisi.

Ma, circa a metà strada, successe una cosa tanto inaspettata quanto incredibile! Sull'estremità della semiala destra si era formato un globo di fuoco!

Terrorizzati, per un attimo credemmo che si fosse incendiata la benzina della tip: stavo per spegnere il motore corrispondente e mettere l'elica in bandiera... ma fu solo un attimo, perché riconobbi in quella sfera luminosissima il *fulmine globulare*, **un fenomeno strano non riportato dai libri di testo ma appreso durante una discussione fra piloti.**

Dopo la sua scomparsa, rimanemmo per alcuni secondi abbagliati; poi, finalmente, potei virare a sud per Boccadifalco e riportare in finale per pista 17, intravedendola quando c'ero quasi sopra (avevo iniziato la discesa al traverso d'un punto noto sulle colline adiacenti). Siamo stati pazzi o incoscienti a tentare quella traversata rischiando un catastrofico incidente?

Anzi tre: per il maltempo feroce, per la collisione con l'ignaro francese e per il fulmine che poteva forse incendiarci l'ala!

Fortuna, fortuna e fortuna?



O è tutto merito di questo magnifico Aeroplano ?

GITA GHIACCIATA E SFUMATA

Sempre col brutto tempo (ormai ero pilota commerciale ed avevo, quindi, l'abilitazione al volo strumentale, ma l'aeroplano non era certificato IFR) pensammo di andare a Catania. Il cielo era molto nuvoloso, uno strato compatto. Suggerii, dunque, di volare lungo costa evitando la diretta che avrebbe comportato una crociera sui monti della Sicilia. Ma Tonino optò per tale rotta (intercettavamo di solito l'aerovia che dal VOR di Monte Gradara, a sud di Palermo, portava a Fontanarossa), affermando che *potevamo bucare quelle nuvole* senza problemi e raggiungere il livello di volo (FL 95) che facevamo abitualmente. Con qualche perplessità iniziai la salita, circuitando però largo sul mare, e m'infilai con cautela nelle nubi stratificate, molto più spesse del previsto.

Continuando a salire, sentimmo degli strani botti: guardai la semiala sinistra che s'intravedeva appena così immersa nella bambagia grigiastra e, all'attaccatura con la fusoliera (dove l'ala è più spessa e c'è maggiore depressione), scorsi una bianca lastra di ghiaccio! Si formava, penso, anche sulle pale dell'elica da cui se ne staccavano pezzi che investivano la fusoliera.

Subito prima di perdere il controllo dell'aereo (non per il peso del ghiaccio ma perché esso modifica la forma dell'ala che non fa più il suo *lavoro*) mi misi in discesa per Boccadifalco!

Il ghiaccio via via si staccò (per fortuna non era quello *vetroso*, duro come il cemento) e potei atterrare senza problemi. Gita sfumata, ma ancora una volta riportammo la *pellaccia* a casa.

Vorrei precisare, per quanti non lo sapessero, che la depressione sull'ala crea una diminuzione della temperatura. E, perciò, anche leggendo nel bollettino meteo la quota alla quale la temperatura è 0°C (si tratta dello *zero termico*), proprio a causa della depressione sull'ala si forma ghiaccio a quota inferiore: sempre che ci sia umidità nell'aria... e tanta di più se ne trova in nube!

Mi scuso per le *lezioncine* che ogni tanto mi capita di scrivere (ho la mentalità dell'istruttore!) ma che ritengo utili, tuttavia, alla sicurezza propria e dei propri passeggeri.

Sorrideranno i piloti esperti, ma non tutti sono come loro!

Tra parentesi, la *quota* indica l'altezza del terreno (quota 1100 monte Cuccio) ma è d'uso comune (andare in quota, scendere di quota, eccetera): perciò ... io la uso!

Chiedo venia ai lettori.



Il Twin Comanche ghiacciato !

LO SCIMMIONE

Con una telefonata ansiosa Tonino mi aveva detto che doveva urgentemente incontrare suo figlio che abitava in una casa di campagna nel circondario di Torino.

Da Trapani, dove abitava, Tonino mi raggiungeva con la sua Mini Minor, mentre io ero già in aeroporto per preparare l'aeroplano e dettare telefonicamente il piano di volo. Per volare ero sempre pronto, non c'erano impegni che potessero trattenermi.

Avevamo fretta, perciò non facemmo il pieno di carburante a Punta Raisi, come al solito, e partimmo da Boccadifalco con quello che avevamo, non molto in verità. L'amico mio rimase muto per tutta la durata del viaggio: solo in certi momenti aveva esclamato *no, a quello no!* lasciandomi perplesso e senza alcuna spiegazione.

La ebbi quando con auto a noleggio raggiungemmo la casa di campagna in cui figlio e convivente abitavano; saltò subito agli occhi uno spazio delimitato da una recinzione fissata al muro di piano terra, in cui un grosso orangutan saltellava guardami torvo: *lo vedi, lo scimmione, devo dare da mangiare pure a quello?* Scoppiai a ridere, ma non si offese!



Torniamo al nostro avvicinamento, non ricordo se a Caselle o Aeritalia: non l'ho segnato sul libretto di volo per la premura che avevamo! Il torrista ci chiese se potevamo aspettare qualche minuto perché c'erano operai e mezzi in pista.

Nessun problema risposi e gli domandai se poteva vettorarci: quand'era possibile lo chiedevo per allenamento. Cominciò a darmi delle prue e le seguii diligentemente. L'ultima andava dritta contro il colle di Superga, dove il 4 maggio 1949 era andato a schiantarsi il Fiat G.212 con a bordo l'intera squadra di calcio del Grande Torino.

C'era ottima visibilità e attesi fiducioso: ma il cambio di prua non veniva! Finalmente, su mia richiesta, quando eravamo a poche decine di metri dall'*impatto* e cominciavo già una virata, mi disse *scusate, potete venire in atterraggio!*

Ma non è questo il temuto incidente, poiché volavamo a vista ammirando il paesaggio circostante: io lo ammiravo, mentre Tonino era sempre stranamente pensoso (l'orangutan?). Non si riprese granché neanche dopo la discussione col figlio (cui dava quattro milioni al mese, ma non gli bastavano) ed il rientro a Torino.

Passata una notte serena (la mia) in albergo, essendosi rinviato il rientro alla mattina successiva, tornammo molto presto in aeroporto dovendo restituire la vettura e rifornire l'aeroplano: **ma non c'era benzina in entrambi gli aeroporti!**

Per la premura di partire da Palermo, non avevamo consultato i Notam's, le notizie agli aeronaviganti che ci avrebbero preventivamente informati!

Controllata quella che ci restava, veramente poca ma sufficiente (sic!), facemmo un piano di volo per Genova avendo saputo che lì c'era. Il bollettino meteo era buono, con un terzo di nubi abbastanza alte nel cielo.

Decollammo e, poco dopo la salita, ci ritrovammo livellati sopra uno strato compatto. Appena possibile richiedemmo via radio le *ultime* al Torrista di Genova, il quale confermò il bollettino che ci era stato dato in partenza.

Misi prua sulla radiale per Genova VOR e, ancora sopra le nubi, nello strumento avvenne l'inversione da TO a FROM (significava che eravamo sulla verticale della stazione e la stavamo lasciando).

Richiamai il Torrasta che mi rispose: *ah, scusate, vi avevo dato tre ottavi a mille metri, ma prima non era stato aggiunto nel bollettino dell'Ufficio Meteo cinque ottavi a duemila! Cielo coperto, insomma, otto ottavi. Ma non potevi guardare fuori dalla finestra, porcaccia la miseria?!* Evitai ulteriori polemiche e **gli chiesi se poteva darmi assistenza GCA** (lo strumento che consente l'avvicinamento di precisione): *negativo, radar inattendibile!*

Arriporcaccia la miseria, e ora che facciamo? Avevo virato, intanto, a ovest verso il mare. Tutto coperto sotto di noi e la benzina cominciava a scarseggiare. Saputo che non c'era traffico in zona, iniziai la discesa spiralandolo sopra una radiale. Entrai in nube facendomi ripetere spesso a scanso ulteriori equivoci il QNH di Genova, la pressione atmosferica al livello del mare già inserita nei due altimetri di bordo, sperando che quel torrasta non mi desse (prima e dopo) dei *numeretti sbagliati*, come avvenuto nella trasmissione dei dati meteorologici (per colpa sua?), decidendo magari di correggerli... quando non più necessari (sott'acqua non servono!). Lessi in continuo le quote attraversate in piedi: 4.000... 3.000... 2.000 ... ancora non si usciva! Rallentai la discesa a 200 piedi al minuto... e, finalmente, a poco più di 800 piedi (250 metri) ne venni fuori.

Avvistai l'aeroporto lontano, ammantato di foschia, e dopo l'atterraggio **riflettei, ancora una volta, sui guai che non arrivano mai soli!** Non avendo più troppa premura, questa volta feci rapporto alla Direzione Aeroportuale, perché inammissibili quelle gravi inesattezze nel bollettino, che ci avevano messo in difficoltà. Ma non so com'è andata a finire: penso *a tarallucci e vino*, considerato che l'incidente non c'era stato! Rifornito l'aeroplano, ce ne tornammo a Palermo senza ulteriori problemi e con qualche mia risata durante il volo ripensando allo *scimmione!*

SULLE ALPI

Un certo giorno decidemmo di andare in Inghilterra, ad Oxford, dove aveva sede un'importante Società che possedeva una trentina di Twin Comanche come il nostro. Tonino voleva che venisse effettuata una revisione generale al suo aeroplano; e perciò, dopo vari contatti telefonici, decollammo da Punta Raisi per fare scalo e rifornimento in Francia, a Clermont Ferrand.

Ero felice perché, per la prima volta, avrei superato le Alpi: che meraviglia, affioravano i ricordi dei tanti Pionieri e mi sentivo quasi uno di loro, seppure con aeroplano diverso, moderno e sicuro.



E poi avrei attraversato anche la Manica!

Il volo fu davvero stupendo, in una giornata limpida e piena di sole. Salendo per superare l'immensa catena montuosa e, raggiunti i 4.000 metri, Tonino inserì nel naso due tubicini di plastica collegati ad una bombola d'ossigeno, invitandomi a fare altrettanto: ma rifiutai, dicendogli che se m'avesse visto a causa dell'ipossia diventare *allegro* (chiaro sintomo della carenza d'ossigeno) avrebbe potuto prendere lui i comandi, magari dandomi una botta in testa.

Oltre 5.000 metri, il paesaggio alpino appariva favoloso (di solito volavamo sul mare), mai visto niente di più bello! Non ebbi alcun disturbo e, giunti a Clermont Ferrand sempre in un cielo azzurro, espletate le formalità doganali e rifornito l'apparecchio, intendevo presentare con urgenza il piano di volo per Oxford senza andare all'Ufficio Meteo.

Ma lungo il percorso ci passai accanto e, per scrupolo, vi entrai. Fortunatamente parlavo il Francese imparato a scuola: masticavo poco l'Inglese, fraseologia aeronautica a parte (quella standard) che mi consentiva di discorrere con gli Enti ATS.

Così appresi che sulla Manica c'era una terribile tempesta! Non era previsto alcun miglioramento per le prossime 48 ore e, perciò, con mio sommo disappunto, fu giocoforza rinunciare!

Tonino partì con la Linea per assumere informazioni dirette presso la citata Ditta.

Io mi fermai un paio di giorni in albergo e feci mio malgrado il turista, anche se molto spesso tornavo in aeroporto per tenere sotto controllo l'aeroplano, col quale certamente ancora una volta ci saremmo *infognati* fino al collo! **E non sempre può andar bene!**

Al rientro mi riferì che anche al livello 300 (30.000 piedi, 9.000 metri) si era in nube e si *ballava* moltissimo, tanto all'andata che al ritorno. Intanto il PA 30 aveva almeno bisogno, prima della revisione generale, di un'ispezione delle duecento ore: stavamo usufruendo della proroga concessa dall'Ingegnere del RAI, visto il buono stato della macchina, che doveva rinnovarne a breve il certificato di navigabilità.

Tonino aveva impegni di lavoro e si decise così che l'avrei portato io a Genova, dal concessionario della Piper. Mi consegnò un mucchio di soldi, legati con l'elastico, e un paio di giorni dopo decollai solo soletto felice di starmene fra le nuvole di bel tempo!

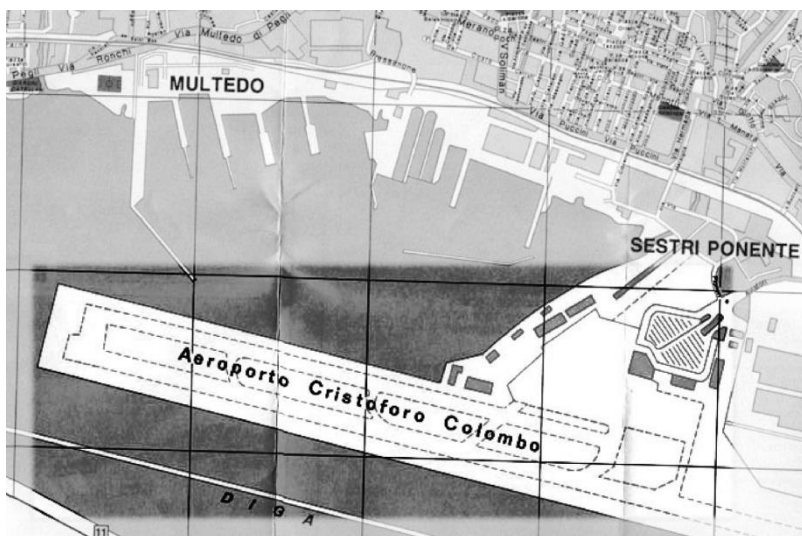
Navigazione di routine e, a Genova, lasciai l'aeroplano nelle *mani preziose* dei meccanici.

Preziose, sì, perché quando si trattò di pagare, il costo orario fu moltiplicato per tre! Le mie rimostranze furono rintuzzate dall'amico Sbragi: *certo, Michele, sono tre gli operai che hanno lavorato al tuo aeroplano! vuoi farmi litigare coi sindacati?*

Avevo passato un paio di belle giornate (per lo più in aeroporto, s'intende) e finalmente il bimotore fu pronto per il volo di collaudo. Rabbrividi quando vidi la tappezzeria, rovinata dalle dita unte di grasso di quei bravi lavoratori!

Dovete sapere che Tonino aveva comprato di recente delle bianchissime pelli di capretto e ne aveva fatto rivestire i sei sedili: gli ultimi due, quelli in fondo, si salvarono perché non erano stati montati, ma gli altri quattro..!

E, comunque, dovevo fare un volo locale per verificare che tutto fosse a posto. Lo notificai per telefono. Quindi misi in moto, lucette verdi del carrello sul cruscotto, pressioni e temperature nella norma e mi affrettai a decollare perché avvisato dal Torrista che un aereo di linea era prossimo ad entrare in procedura (mi avrebbe altrimenti lasciato in attesa per almeno dieci minuti).



L'aeroporto di Genova

Corsa di decollo e (sempre la premura che frega) non diedi un'occhiata agli strumenti: iniziata la salita, tirai su il carrello e le tre spie luminose si spensero anziché diventare rosse! Retratti i flaps guardai anemometro e variometro, i cui indici non segnavano le rispettive velocità ma *ballavano il rock!*

Spiegai al Torrasta le anomalie e chiesi di rientrare: ma proprio quel giorno, causa nebbia a Milano, tutti i voli in arrivo erano stati dirottati su Genova.

Tenni il volo livellato con l'orizzonte artificiale (ancora sconoscevo il metodo degli *assetti e potenze*) e rimasi in attesa nella zona assegnatami fuori dai confini di quella aeroportuale (l'ATZ).

Finalmente, dopo un passaggio basso asse pista per un controllo visivo al carrello (le lucette non si erano accese, ma il Torrasta lo vide fuori) rifeci il giro e atterrai con precauzione, temendo che non fosse nei blocchi.

Dai controlli in hangar risultò che erano stati invertiti dai *soltati meccanici* i tubicini della dinamica (Pitot) e della statica! Le luci spente erano state un "*di più*".

Rientrato a Palermo mi sentii colpevole per i danni ai sedili, ma Tonino mi confortò dicendomi che conosceva un prodotto in grado di eliminare quelle odiose macchie. E in seguito ci riuscì.

PORTANZA NEGATIVA

E poiché parliamo di PA 30, ne devo raccontare una che è davvero *interessante*. **Ciò che mi successe non è descritto in alcuno dei tanti libri che possiedo.**

In quel tempo organizzavo il Giro Aereo Internazionale di Sicilia. Un amico aveva realizzato un programma al computer, col quale era facile stabilire l'ordine di partenza dei concorrenti (già pronto ma non ancora ufficializzato) nonché le graduatorie delle due gare.

Ed ecco arrivare, in ritardo, un bellissimo Twin Comanche.

Il Presidente della Commissione Sportiva Centrale dell'Aero Club d'Italia, il grande Iginio Guagnellini (già pilota vincitore di tante competizioni e detentore di record), non voleva ammetterlo; ma io lo pregai di non escluderlo: *Iginio, per favore, col computer ci vuole un minuto per rifare l'ordine di partenza!*

Guagnellini, da buon ingegnere, non fidandosi di quel mezzo nuovo, era abituato a controllare rapidamente i dati col suo piccolo regolo calcolatore ed evidentemente si scoccia di dover ripetere i calcoli manuali per quei concorrenti che avrebbero variato la posizione di partenza.

Infine lo convinsi e quel Signore riconoscente (di cui non ricordo il nome) mi chiese di partecipare con lui! Lusingato dall'offerta, potei accettare in quanto il percorso non era segreto e tempo prima l'avevo pianificato e controllato personalmente in volo, in modo da evitare gli eventuali ostacoli. Stabilivo e fotografavo i luoghi in cui posizionare i controlli, facilmente raggiungibili da commissari sportivi, cronometristi e radioamatori, che avrebbero comunicato a Boccadifalco i dati dei passaggi in tempo reale (spesso trasmettevano anche quelli casuali di altri aeroplani non concorrenti, specificandone la colorazione e non i numeri di gara a volte invisibili, e la cosa faceva impazzire gli addetti ai lavori!).

Alcuni equipaggi, peraltro, arrivavano a Palermo con giorni di anticipo proprio per provare il percorso di gara, che era di velocità.

E quindi nessuno scandalo, anche se io, ovviamente, lo conoscevo molto bene! L'unico ad essere contrariato (lo si capiva dall'espressione del viso) era il figlio, un ragazzo di dodici o tredici anni, il quale aveva capito di doversi sedere dietro e non davanti accanto al padre! Ma, ben educato, non fiatò. Da tempo (mi ha ricordato l'episodio in una manifestazione aerea) è diventato pilota professionista! Presi posto a destra, dunque, nel bellissimo e strumentatissimo bimotore.

Per cominciare, mi ero inventato una cronoscalata di pochi chilometri su Monte Gradara, a sud di Boccadifalco, dove in cima c'è tuttora una stazione VOR che aiuta moltissimo in navigazione. Era una veloce salita fino a 5.000 piedi (1.500 metri).

Subito dopo il decollo quel nuovo amico mi lasciò i comandi: "*Gagliani, fai te!*" ed io acconsentii, felice per la fiducia accordatami. Motori al massimo, dunque, per il primo traguardo su cui feci una virata a coltello iniziando la discesa per il secondo, il molo del porticciolo di Balestrate, un paesino sulla costa occidentale.

Avevo lasciato le manette avanti, dimenticando nella foga della gara che il PA 30, anche in volo orizzontale, raggiungeva in poco tempo la linea rossa della VNE, la massima velocità da non superare mai! Figuriamoci in discesa! "*Gagliani, la velocità..!*"

A quelle parole mi si raggelarono le ossa e rizzarono i capelli, mancandomi anche il coraggio di dare un'occhiata all'anemometro: l'indice dello strumento doveva essere a fondo scala!

Portai subito le manette al minimo e tentai di ridurre il rateo di discesa aggrappandomi al volantino con tutte le forze: ma niente da fare. L'aeroplano puntava il molo come una freccia!

Pensavo al ragazzino dietro ed ero preoccupatissimo per la sua sorte. Provai a muovere la pedaliera per creare resistenze laterali: nessuna reazione! Col trim a cabrare altrettanto. Ero quasi deciso a dare un tantino di flap, col rischio che si rompesse, ma qualcosa dovevo pur fare per uscire da quella situazione!

Eravamo già prossimi ai 500 piedi (150 metri) quando il muso dell'aeroplano lentamente si rialzò. Passammo rasoterra sul controllo a pochi metri dal mare e, risalendo, riprendemmo la navigazione veloce, entro i limiti consentiti. Nessun commento.

Avevo evitato (io?) un gravissimo incidente ma non sapevo come! E' possibile che l'aria più densa alle basse quote e le eliche diventate resistenti a causa dell'eccessiva velocità avessero fatto rallentare l'aeroplano consentendone la manovrabilità.

Ma perché prima non sentiva i comandi? Inizialmente pensai che il flusso d'aria sull'equilibratore (piano mobile di coda) fosse così forte da impedirne il movimento (anche questo sicuramente è vero). E ricordai quegli aerei pesanti della seconda guerra mondiale che, per sfuggire a quelli più leggeri e manovrabili, si gettavano in affondata e non ne venivano fuori con esiti disastrosi! Per i bombardieri potevo capirlo: erano troppo stabili e tendevano a mantenere la stabilità anche in quelle discese vertiginose.

Ma i piloti dei caccia, tanto robusti quanto manovrabili, non riuscivano a richiamare i loro aeroplani per le stesse mie ragioni?

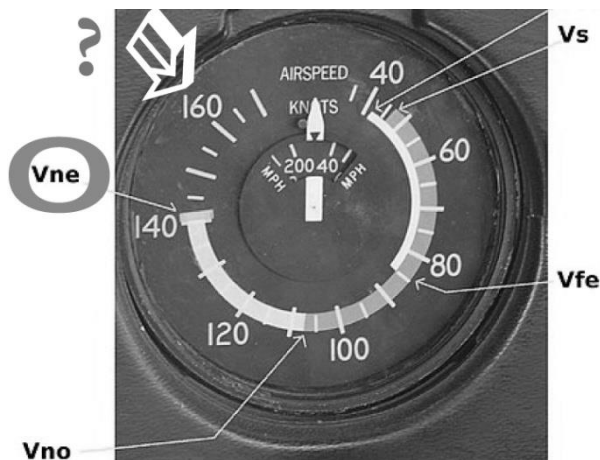
Riflettei a lungo e, anni dopo, arrivai alla soluzione del problema, almeno credo! L'angolo d'incidenza, con cui l'ala *attacca* l'aria creando la *portanza*, diminuisce con l'aumentare della velocità (incidenza e velocità sono strettamente legate): da un valore massimo, poniamo di $18\div 16^\circ$ alla velocità di stallo (la minima possibile) a 1° o poco meno ad alta velocità (la VNE descritta prima).

Ma che succede se la superiamo, come nella mia disgraziata situazione? Nei vari grafici dei testi di aerodinamica (curva della potenza necessaria, ad esempio) i valori degli angoli d'incidenza si fermano alla VNE, in quanto è impensabile che si vada oltre quella velocità.

L'aeroplano, in volo livellato, può raggiungere la VNO, essendo questa la massima velocità di crociera.

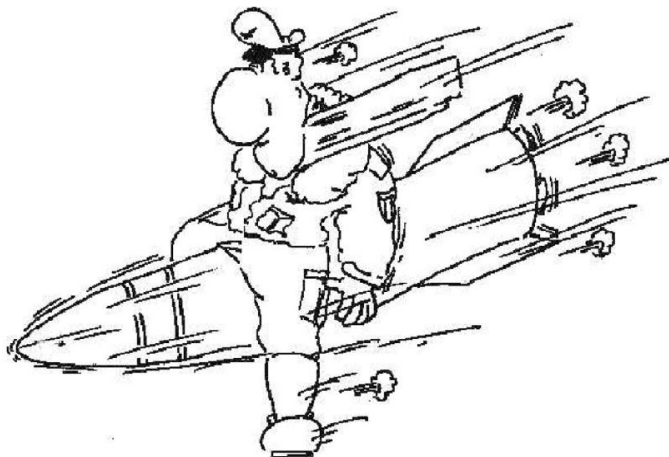
Ma in discesa certamente si può arrivare alla VNE... o anche superarla!

Nel mio caso, i valori dell'angolo d'incidenza sono diventati negativi provocando perciò l'inversione della *forza sustentatrice* che *tirava da sotto!*



L'anemometro

L'ala, dunque, non svolgeva più la funzione per la quale era stata costruita e, anche coi motori al minimo, essendo la trazione assicurata in discesa dalla componente del peso, non consentiva alla resistenza di rallentare l'aereo che andava giù come un razzo!



Non ho analizzato appieno ciò che succede ad alta velocità allo stabilizzatore (piano orizzontale fisso di coda). Mi è bastata e avanzata la precedente spiegazione del fenomeno!

Suppongo, tuttavia, che anche lì, mentre prima la *forza* tirava verso il basso avendo lo stabilizzatore un calettamento negativo (angolo fisso di costruzione), questa si sarà invertita: il momento positivo agiva sulla coda tendendo a far ruotare l'aeroplano sull'asse trasversale! I miei sforzi avranno evitato che il muso se ne andasse sempre più giù? Analisi corretta?

Io stesso ne dubito. E, comunque, **nel caso d'incidente mortale nessuno avrebbe capito il perché**: sugli aerei da turismo non c'è la *scatola nera*, il flight recorder che ne registra i dati!



CONCORRENTE SPECIALE

In quegli anni volavo spesso col P.66 come *concorrente speciale* al Giro di Sicilia, in quanto trasportavo due sacchi: uno pieno di corrispondenza imbucata per l'occasione in Aero Club, l'altro zeppo di buste filateliche appositamente stampate.

Prima dovevo firmarle una per una e tutte venivano timbrate in aeroporto da un Ufficiale Postale; quindi da un altro all'arrivo a Catania, poi in partenza da Catania (con l'aggiunta di un terzo sacco) e infine all'arrivo a Palermo.



La gara si svolgeva in due tappe, entrambe di velocità, e quella certa volta portai con me un amico pilota; ma spesso veniva mia moglie, anche perché il sabato si partiva col pullman da Catania per passare una splendida serata in un grande albergo di Taormina: era un magnifico week end!

Il pomeriggio dell'indomani si era levato un vento fortissimo! Ma nessuno rinunciò alla partenza; allineato in pista, il volantino sbatteva violentemente avanti-indietro ed era difficile tenerlo, ma decollai lo stesso.

Sullo stretto di Messina c'erano forti turbolenze e discendenze (il vento veniva da ovest e scendeva vorticoso dai monti Peloritani). Per rimanere a 500 piedi (150 metri) stavo col muso su a velocità di salita e con tutto motore, ma non sempre ci riuscivo. Era davvero difficile controllare l'aeroplano, sembrava proprio una foglia *morta* (che brutto aggettivo!).

A Boccadifalco molti concorrenti venivano in atterraggio contemporaneamente, per pista 17 e sulla 35, quella opposta, con vento forte al traverso che scendeva turbolento dalle adiacenti colline ad ovest.

Io ero arrivato ultimo e rimasi a ballare cielo-campo per alcuni minuti aspettando che finisse quella baraonda! Il miracolo ci fu, perché alcuni rischiarono davvero di scontrarsi frontalmente su quella stretta pista.

Li guardavo sbalordito ma, egoisticamente, temevo per me: nel possibile disastro me ne sarei dovuto andare a Punta Raisi con la poca benzina che mi restava!

Ma come Dio volle (e lo volle!) posai infine le ruote col muso al vento e inclinato da quella parte, riuscendo così ad evitare il ribaltamento!

Il Direttore di Gara avrebbe dovuto sospendere le partenze da Catania: e ribadisco che l'incidente lo rischiammo in tanti, anche i piloti più esperti di me!

Ma quando chiesi ad un vero campione, che mi aveva sorpassato col suo magnifico SF 260 dalle parti di Taormina, bassissimo sul mare, come avesse fatto a contrastare quelle terribili discendenze... la risposta fu caustica e immediata: *l'aria sott'acqua non ci va!*

E' vero, non si finisce mai d'imparare!



IL SIAI SF 260

GHIACCIOLI AL CARBURATORE

Con mia moglie accanto lo rischiai sul serio l'incidente per una piantata di motore del P.66 mentre, in gara, ero diretto all'aeroporto dismesso di Comiso (postazione di controllo del Giro di Sicilia).



Aeroporto di Comiso (sembra che ora sia attivo)

Devo precisare che saltavo due traguardi perché il percorso era molto lungo e non avevo sufficiente autonomia; e comunque, fatti i conti a tavolino, mi conveniva prendermi le relative *penalità* (ogni secondo di ritardo era un punto): volando su tutto il percorso (ma non potevo) ne avrei prese di più considerata la bassa velocità dell'aeroplano. E, così, riuscivo a classificarmi! Ultimo, naturalmente. Peraltro, poiché il motore era stato revisionato di recente, mi era stato consigliato dal meccanico dell'Aeroclub di considerarlo in rodaggio e non forzarlo.

Quel giorno viaggiavo alto, in un'aria caldissima e assolutamente ferma. All'improvviso, vi fu uno spruzzo sul parabrezza che ritenni condensa di vapore soprassaturo (umidità relativa maggiore del 100%).

Pensai ingenuamente che la turbolenza provocata dal passaggio dell'aereo avesse innescato il processo di condensazione, non essendoci pulviscolo al livello in cui mi trovavo attorno a cui potessero addensarsi le goccioline che formano la nube.

Di conseguenza, era probabile un'immissione d'acqua o formazione di ghiaccio al carburatore, perché... un attimo dopo il motore piantò! Diedi aria calda al carburatore e iniziai la discesa sulla grande pianura che precede di alcuni chilometri l'aeroporto di Comiso, notando che c'erano case di campagna che avrebbero potuto ospitarci.

Però, ogni tanto, il motore tendeva a riprendere e l'accompagnavo di manetta. Gli strumenti non segnavano anomalie e perciò mantenevo le mie *strane convinzioni*.

Non c'erano problemi per l'atterraggio, da qualunque direzione, considerata l'assenza di vento. Sarebbe stato un atterraggio forzato non preoccupante.

Ma, quando prossimo al finale, il motore riprese in pieno!

Tolta l'aria calda al carburatore, cominciai la salita spiralandolo in zona; e, raggiunti i 7500 piedi (FL 75), saltai il controllo di Siracusa e misi prua su Fontanarossa. Nessun altro inconveniente e atterraggio regolare. Dopo aver controllato quanto mi fu possibile controllare, mia moglie ed io ce ne andammo con gli altri a Taormina.

Qui un giovane giornalista mi intervistò, chiedendomi il perché del ritardo con cui ero giunto a Catania.

Un quotidiano locale titolò, poi, su tre colonne:

**GRAVE RISCHIO PER UN CONCORRENTE PALERMITANO
HA FATTO GHIACCIOLI AL CARBURATORE!**

L'indomani la seconda gara da Catania a Palermo fu quasi tutta sul mare e poiché il motore funzionava regolarmente (ormai era rodato!) con manetta dentro me ne stavo come gli altri a *pelo d'acqua*, per guadagnare velocità in effetto suolo!

Qualche tempo dopo il meccanico dell'Aeroclub mi disse che quella volta avevamo davvero rischiato moltissimo: **alla revisione generale del motore presso una Ditta certificata erano state sostituite le fasce a due soli pistoni, mentre dal libretto risultava a tutti e quattro** (evidentemente il lavoro era stato fatto da due meccanici e ciascuno avrà pensato che la sostituzione fosse stata eseguita dal collega). **Pertanto, c'era stato un passaggio d'olio nella camera di scoppio – altro che acqua – e la cosa poteva ripetersi nel volo di ritorno!** Questa volta la Posta che trasportavo aveva rischiato di non arrivare!



E il solito Santo protettore, o Angelo Custode che sia, ci aveva probabilmente salvato la vita!

Da allora, avendo due figli piccoli che lasciavamo alla nonna, mia moglie ed io decidemmo di volare separati: io col solito amico, lei con un equipaggio di esperti, per essere relativamente certi che... almeno uno di noi potesse occuparsi della prole!

E con "Aglione, fravaglie, eccetera" non smisi di volare per altri quarant'anni ancora.

IL RESTAURO

Ricordate quel P.66 lasciato sotto sequestro a Napoli? Eletto presidente del mio Aeroclub e, dopo averne eliminato i debiti, riuscii a farlo restaurare.

Era tornato nuovo, grazie all'opera del Tecnico che l'aveva a suo tempo costruito.

Andai dunque a Capodichino per ritirarlo. Intendevo fare scalo all'aeroporto di Lamezia, d'accordo con un pilota che mi avrebbe portato col Cessna 206 qualche tanica di benzina (Lamezia ne era sprovvista). Alla Direzione d'Aeroporto ebbi la prima sorpresa: c'era da pagare un mucchio di soldi per *diritti di sosta aeroportuale!* Mi sentii perso!

Ma come?! L'aeroplano è stato sempre ricoverato fuori dall'aeroporto, in un hangar della Partenavia... che era stato costruito sul terreno limitrofo da pochi anni e lo sapevamo entrambi!

Aggiunsi che l'apparecchio risultava ancora iscritto nel disciplinare della scuola e, anche per questo motivo, quelle somme esorbitanti non erano dovute. Il Direttore guardò pensoso il mio viso spaventato... e infine accettò una dichiarazione in carta bollata!

Con un sospirone di sollievo, gli dissi che, prima di partire, avrei fatto un volo cielo-campo: *non puoi, figlio mio, il certificato di navigabilità è a posto, ma si sono dimenticati di rinnovare quello della radio! Chiudo un occhio se te ne vai dritto a Palermo! A Lamezia o a Reggio ti fermerebbero e ci andrei di mezzo io!*

E, così, in una giornata con foschia densa, dopo avere avvisato l'amico di non raggiungermi a Lamezia, decisi la *diretta* sul mare per Palermo (il percorso più breve) ricordando quel volo di tanto tempo prima, quando ero arrivato a Napoli praticamente senza benzina! Avevo ancora solo la bussola per navigare e, non sapendo se fosse precisa, la controllai in allineamento per il decollo: sembrava a posto.

Misi prua su Capri e, se ci fossi arrivato con precisione, avrei proseguito. Essa apparve dalla foschia quando vi ero quasi sopra e, allora, 180° in bussola per la Sicilia o, meglio, per le isole Eolie.

Alto sul mare e circa a metà percorso... il motore cominciò a brontolare, perdendo colpi!

Madre mia! Che succede? A-B-C, Aria, Benzina, Contatti: tempestivamente agli sui relativi comandi e, finalmente, **dopo una decina di secondi (un'eternità) il motore riprese a funzionare!**

Più che a me pensavo all'aeroplano che avrei perso in mare dopo tanti sacrifici!

Avvistate le isole, dove potevo cercare uno spiazzo per un atterraggio forzato o d'emergenza (ma il motore girava rotondo), accostai a destra verso Boccadifalco giungendovi regolarmente.

Tempo dopo il solito meccanico mi riferì che ***il carburatore era stato lasciato lento e prendeva aria da tutte le parti!*** Io non sono un tecnico e non capii il senso di quella frase e neanche dove fosse realmente il difetto! *Corna e bicorna...* ma tutte a me succedono?

Non volli approfondire ma, rabbrivendo, mi resi conto d'aver corso un grave rischio: **sarei potuto finire in mare aperto e nessuno mai avrebbe saputo il perché! Questa fu la seconda imprudente traversata con lo stesso aeroplano e, chissà, forse anche stavolta San Gennaro s'era degnato di tenermi d'occhio!**

Ho una fotografia di un analogo P.66/B Oscar 100 che mi piace pubblicare qui di seguito. Con questo vinsi una gara di velocità, in tre giri di un circuito chiuso lungo 272 chilometri, approfittando di un'incredibile ascendenza trovata sull'altopiano poco a sud di Bagheria, a pochi minuti da Boccadifalco, mentre gli altri passavano sul paese radenti le case. Al briefing precedente la gara era stato detto dal Comandante Militare di Boccadifalco che sul percorso ci sarebbero stati degli elicotteri per controllare che gli aeroplani in gara non passassero bassi sul paese di Bagheria che era lungo il percorso: i *contravventori* sarebbero stati denunciati.

Ma chi avrebbero denunciato, i Francesi, i Milanesi, i Romagnoli, i Napoletani..? Non saprei, ho dei dubbi in proposito: ma certamente il Palermitano sì! Ecco perché avevo optato di volare sull'altopiano a 700 piedi, mentre tutti passavano bassi sull'abitato senza conseguenze penali!

Trasformai l'ascendenza (trovata in tutti e tre i passaggi) in velocità – mettendo il *muso* giù – mentre i giri dell'elica a passo fisso se ne andavano ben oltre il massimo: ma gli strumenti del motore restarono sempre nei limiti. E vinsi con un secondo e tre decimi sul campione nazionale pro-tempore!

Ricordo che, per non perdere velocità ben sapendo che qualche concorrente stava *mozzicandomi la coda*, **entrai piuttosto basso su Palermo passando in mezzo ai palazzi..!** Nella foga della gara si fanno anche queste cose.

Rischio calcolato? Mah!



VINCITORI GARA DI VELOCITA' 48° GAIS
(Giro Aereo Internazionale di Sicilia, 13 Luglio 1997)
Pilota Michele Gagliani - Copilota Pierangelo Traballi
a/m P.66/B Oscar 100 marche I-PRIM, Ae.C. Palermo

L'ATTERRAGGIO DI PRECISIONE

Ancora durante la preparazione del Giro di Sicilia. Avevo introdotto una novità: i *circuiti chiusi*, con decolli e atterraggi a Boccadifalco, essendo difficile andare a Fontanarossa per l'intenso traffico commerciale; l'Aero Club d'Italia ne aggiunse altre: l'atterraggio di precisione nella prima gara di regolarità mentre la seconda sarebbe stata di velocità, valevoli per i rispettivi Campionati Nazionali.

Bisognava far disegnare poco dopo l'inizio pista un grande rettangolo bianco, suddiviso in altri rettangoli in cui venivano segnati vari punti di penalità e con una fascia larga al centro su cui gli aeroplani avrebbero dovuto mettere le due ruote del carrello (penalità zero); per l'atterraggio fuori, 100 punti negativi.

Incaricai, dunque, una ditta perché eseguisse quel disegno nelle misure regolamentari e rimasi soddisfatto del risultato.

L'attività di volo era stata ovviamente sospesa, anche per consentire vari *rattoppi* di parti della pista rovinata dal tempo e dall'uso.

Prima dell'arrivo dei concorrenti vennero a trovarci alcuni cineoperatori di emittenti televisive per filmare l'aeroporto dall'alto: *non sarebbe meglio quando tutti gli aeroplani saranno in campo?* No, mi risposero, torneremo per filmarli da terra!

Accettai e preparai il Cessna 206 con cui di solito lanciavo paracadutisti, senza sedili dietro per lasciar loro libertà di movimento. Li feci imbarcare lasciando il portellone di destra aperto perché facessero delle buone riprese e li assicurai con cinghie di paracadute.

Decollai in discesa per pista opposta a quella in cui era stato disegnato il rettangolo ed eseguiti diversi giri campo con dolci virate a sinistra (volendo scongiurare l'eventuale caduta dal portellone di qualche pesante macchina da presa), mi portai anche sulla città.,

Allorché mi segnarono col pollice in su d'aver concluso il loro lavoro, entrai in sottovento per l'atterraggio... di precisione!

Dovevo provarlo, no?

Subito dopo il contatto si spaccò la gomma della ruota sinistra: mantenni faticosamente l'aeroplano in pista e spensi il motore. I passeggeri scesero perplessi, ma per nulla impauriti.

E l'aeroplano venne trainato in hangar, dove il meccanico tirò fuori dalla gomma un lungo chiodo!

Tornammo sul posto e di quei chiodi ne raccogliemmo un centinaio! Gli operai li avevano lasciati in pista dopo averli utilizzati per fissare le tavole di legno servite per realizzare il disegno! Ringraziai il Padreterno che mi aveva fatto fare quel volo, evitando che l'indomani succedesse un'ecatombe di concorrenti!



UN VIAGGIO A BOLZANO

Qui riporto integralmente un capitolo di quell'altro mio libro pubblicato tanti anni fa e non più in commercio, “**I Piloti della Domenica**”, anziché riscriverne l'altro analogo ma meno completo della prima edizione di questo.

Non me ne vogliano i Lettori, sempre che ci sia prima o poi questa seconda edizione!

Un certo paracadutista anziano con migliaia di lanci al suo attivo, un giorno mi parlò dell'Associazione cui apparteneva, che riuniva ex paracadutisti militari di tutta la Sicilia.

Avevano trovato un aeroplano da acquistare e mi chiedeva se me la sentissi di andarlo a prendere.

Ne fui lusingato ed incuriosito. Avrei dovuto, anche, abilitarmi ai lanci ma, in seguito, non sarei stato solo nello svolgimento di questa attività che si prevedeva intensa e che, preminentemente, si sarebbe tenuta sugli aeroporti di Catania e Reggio Calabria.

Accettai senza riserve e mi ritrovai a Bolzano, dove tutti parlavano in tedesco quando non volevano farsi capire, ma erano gentili ed ospitali.

In Aero Club fui presentato all'istruttore, che mi accompagnò all'apparecchio. Mentre camminavamo mi disse *E' là*, e nel punto indicato vidi un superbo Pilatus che mi intimidì per la sua mole.

Ma no, è quello dietro..! e mi si raggelarono le ossa quando vidi quell'enorme cavalletta ghignante ...

E' un Dornier, un DO27, con motore da 300 cavalli, precisò l'istruttore.

Continuando a guardarlo mi sentii in qualche modo rincuorato e gemellato dal suo nominativo: **I-BZPA (Bolzano – Palermo)** !

Potevo tirarmi indietro?

Quel giovane istruttore (di cui non ricordo il nome, che doveva essere impronunciabile per un terrone come me) mi consegnò una check-list (per fortuna in italiano) e mi consigliò di familiarizzare con l'aeroplano, studiandomelo da solo per l'intera mattinata; appuntamento al pomeriggio per i voli a doppio comando.



Biciclo, molto alto sulle due grosse ruote, con un'elica immensa, ed un ruotino di appoggio non governabile con la pedaliera.

Il bordo d'attacco presentava una fessura su tutta la lunghezza, tipo aletta Handley Page, che migliorava le capacità sosteniatrici dell'ala alle basse velocità. Per raggiungere il posto di pilotaggio bisognava prima mettere il piede sinistro sulla ruota e poi l'altro su un gradino nella gamba del carrello e finalmente il terzo (no, il sinistro di prima, mica sono un ragno!).

Freni sulla pedaliera di sinistra, cloche come sul Piper, un volante verticale di legno tra i due sedili per il comando del trim ed uno spazioso portellone laterale, al centro della fusoliera, da cui i paracadutisti si potevano buttare giù.

Strumentazione standard con l'aggiunta di alcuni strumenti giroscopici (orizzonte artificiale e direzionale) e di un vecchio ADF col pomello della sintonia, come nelle radio d'una volta.

Bene, con questo (se funzionava), durante il viaggio all'altro capo d'Italia, avrei potuto puntare i tanti radiofari segnati sulle carte ed anche le stazioni in onde medie della RAI (presi un appunto per registrarne frequenze e luoghi, che avrei trovato nell'AIP (Pubblicazione Informazioni Aeronautiche). Dopo la prima sgradevole impressione, cominció a farmi un po' di simpatia.

Ma restava un serio problema: ci saremmo intesi? Papa Alfa, che parlava sicuramente il tedesco, si sarebbe degnato di capire il mio italiano con accento siculo..? *Ehi, tu, cerchiamo di andare d'accordo o dovrò domarti come ho fatto col Piper..!?*

Le persone che transitavano nel viale accanto, tiravano dritti senza girare la testa, ma alcuni avevano sostato per qualche istante guardandomi in cagnesco! Appresi dopo che si trattava di paracadutisti, dispiaciuti che il Dornier se ne andasse via, così lontano..!

Cominciammo le lezioni di volo. Papa Alfa sputacchiò alla messa in moto e poi rombò con tutti i suoi cavalli imbizzarriti. Quel primo rullaggio fu molto difficile e dovetti concentrarmi al massimo per zigzagare, invertendo i comandi con molto anticipo, sudando abbondantemente per fermarne la rotazione: per farlo girare a destra o a sinistra bisognava dare qualche spuntata di motore con tutto piede da un lato e barra dall'altro; potevo aiutarmi coi freni, indipendenti sulle due ruote, ma mi fu sconsigliato perché rischiavo di surriscaldare i dischi e di bloccarli.

Non ci furono problemi in decollo, ma all'atterraggio sì. Non ero abituato a quell'assetto inusuale, molto cabrato, da velivolo STOL, né a quella mia posizione notevolmente elevata sul terreno.

Ma dopo due o tre circuiti, grazie al mio intenso allenamento sul Piper, riuscii a prendere confidenza col *bestione* che graziosamente aveva accettato di dialogare con me.

Tanto che l'istruttore quello stesso pomeriggio mi lasciò fare qualche circuito da solo. La mattina dopo cominciai a lanciare paracadutisti, sempre con l'istruttore accanto.

Occorrevano cinque decolli per conseguire l'abilitazione ai lanci, ma ne facemmo molti di più. Era l'ultima occasione per quei simpatici di usare il Dornier e non riuscivano a distaccarsene.



Potei constatare che possedeva davvero ottime doti di volo: in decollo andava subito sulle due ruote, non sentiva il peso dei cinque paracadutisti accoccolati dietro e saliva bene, era manovrabile e già mi dava belle soddisfazioni.

Era tuttavia divertente osservare il Pilatus che operava contemporaneamente dalla pista erbosa parallela: io andavo su per un lancio e quello, nello stesso tempo da me impiegato, riusciva a farne due!

L'indomani, accompagnato da un pilota locale, mi recai col Dornier a Treviso, sorvolando paesaggi di sogno, per la trascrizione sul brevetto delle due abilitazioni.

Dimenticavo di dire che nel frattempo era stata abolita la prova barografica: bastava ora uno stralcio dei voli effettuati, con le dichiarazioni dell'istruttore e del direttore della scuola.

Bolzano dipendeva dalla Direzione Circoscrizione Aeroportuale di Treviso, dove tutti furono estremamente gentili e comprensivi.

Espletate in pochi minuti le formalità, facemmo il volo di ritorno in un cielo limpido, azzurro e sereno.

In quell'occasione imparai un altro modo di navigare. Eravamo in posizione attesa, quando il torrista ci invitò a procedere su un percorso iniziale diverso da quello pianificato sulla carta. Probabilmente aveva traffico prioritario in zona.

Individuammo i nomi dei paesetti, ci facemmo un cerchietto sopra per non dimenticarli e, poi, raggiunto il primo che si trovava sulla nostra destra, virammo a sinistra per il secondo, a destra ancora per il terzo, e così via, visualizzando gli angoli, senza aver preventivamente segnato rotte, distanze e tempi. Fu allora che imparai, anche, a navigare tenendo la carta sulle ginocchia, nella comoda direzione di marcia e non col Nord necessariamente in alto (anche se spetta al Nord una posizione privilegiata..!).

Il tempo era sempre stato bello in quei tre giorni indimenticabili.

A Bolzano trovai ad aspettarmi Angelo Caruso, il Grande Capo dell'Associazione che mi aveva voluto come pilota e Pippo Decaro, il suo dinamico istruttore di paracadutismo. Li conobbi e diventammo amici. Non avevo alcun dubbio che il giorno dopo, come programmato, ci saremmo fatti col Dornier la trasvolata dell'Italia fino a Catania; ero elettrizzato e mi sentivo sufficientemente preparato. Oltretutto avrei avuto per co-pilota un giovane industriale bolzanino, che praticava alpinismo, paracadutismo, volo a vela, a motore, e che voleva impiantare una fabbrica a Palermo.

Ma ci avrà ripensato, chissà perché..!

Visto all'opera nella sua azienda, dettava contemporaneamente lettere diverse a due stenografe mentre redigeva con un amico il particolareggiato programma di una prossima manifestazione aviatoria e, fra una parola e l'altra, si rivolgeva anche a me comunicandomi che ne organizzavano spesso, senza interventi esterni, allo scopo di incrementare le entrate del loro Aero Club.

A cosa sarebbero servite queste *entrate*?

Con esse si sarebbero potuti acquistare nuovi aeroplani, paracadute, attrezzature varie, eccetera, e aggiunte che le rispettive mogli avrebbero preparato, con le loro mani, i panini imbottiti da vendere al pubblico..!

Tanto incredibile dinamismo mi aveva colpito profondamente.

Ecco perché al Nord le cose andavano meglio che al Sud ... anche se anni dopo riuscii fare le stesse cose dalle mie parti. Ma durò poco e ora sto divagando.

Con le ultime raccomandazioni dell'istruttore, che dava le spalle alla pista mentre un suo allievo volava in circuito (*Senti quello! Ha sbagliato l'atterraggio col Macchino! L'aggiusterò io..!*) ed una bicchierata al bar, offerta dai paracadutisti che ci aspettavano seduti, coi bicchieri pronti ed i boccali pieni: apprezzai molto che non avessero cominciato a bere in nostra assenza!

Infine, piuttosto brilli ma soddisfatti, ci ritirammo in albergo.

All'alba giù dal letto e, sorpresa, tutto era immerso nella nebbia! Ci recammo preoccupati in aeroporto, accompagnati in macchina dal mio co-pilota, promosso all'istante ... comandante con abilitazione strumentale! Ma dall'ufficio meteo apprendemmo che la visibilità era pessima dappertutto, zero a Verona, poca a Venezia..!

L'intera vallata in cui si snoda l'autostrada del Brennero, con monti altissimi a destra e a sinistra, era totalmente al buio. E ci dissero che la nebbia, quand'era così fitta, sarebbe durata per almeno quindici giorni.



Decidemmo, pertanto, di rientrare con voli di linea da Venezia, Pippo e Angelo a Catania, io a Palermo, non avendo speranza che il sole tornasse ad illuminarci. Un mese dopo l'aeroplano ci venne consegnato da un pilota di Bolzano, che s'era fatto il volo spettante a me ... sempre fortunato, io!



L'ATTIVITA' DI LANCIATORE

Cominciammo, però, la nostra bella attività su Catania Fontanarossa. Il sabato mattina prendevo un pullman alle sei, alle otto e mezzo scendevo alla fermata dell'aeroporto, facevo il piano di volo per l'intera giornata e, trovato l'aeroplano pulito e rifornito, alle nove ero già per aria.

Premetto che al mio arrivo c'erano già una quarantina di paracadutisti, imbracati e pronti.



Angelo era un uomo di poche parole, pur avendo in mano la situazione. I ragazzi (e le ragazze) giungevano da varie zone della Calabria e della Sicilia, però mai vidi segni di nervosismo o di stanchezza. Erano disciplinati e nessuno dava la sensazione di dominare sugli altri. Si faceva solo dello Sport, in condizioni anche disagiate: i paracadute, ad esempio, venivano ripiegati all'aperto su grandi teloni stesi per terra

Sapevo che molti erano fascisti convinti e però mai si discusse di politica in mia presenza. La correttezza di ciascuno era encomiabile e tutti mi portavano rispetto. Ricevevo il rimborso delle sole spese di viaggio e soggiorno, avendo rifiutato un qualsiasi compenso. Trascorsi alcuni mesi, Angelo si stufò dei pezzi di carta che gli davo (scontrini e fatture) e decise un forfettario di centomila lire per i due giorni di attività, che coprivano abbondantemente le spese.

Del resto, non essendo allora pilota professionista non avrei potuto accettare compensi. Ma io mi divertivo, altro che prestazioni commerciali! Quanti voli si facessero, il sabato e la domenica, non mi è dato saperlo o ricordarlo: non c'era tempo per registrarli tutti nel mio libretto. Riuscivo a fare lanci-scuola dalla quota di seicento metri (e per sicurezza andavo sempre un poco più su) nel tempo totale di sei, sette minuti al massimo, dal decollo all'atterraggio. Poi c'erano quelli, bellissimi, dai mille, duemila e tremila metri. Ultimato il lancio inseguivo i paracadutisti e ci giravo intorno; poi venivo giù a foglia morta ed atterravo sempre prima di loro.

A Catania, dove ero ben conosciuto (e raccomandato da Angelo), mi era consentito quasi tutto e nessuno protestava.



Anzi, torristi e pubblico si divertivano più a guardare le semiacrobatiche evoluzioni dell'aeroplano che i volteggi dei parà in discesa.

Facevamo attività anche col tempo cattivo. Ogni tanto mi capitava di osservare, durante i viaggi da Palermo a Catania, che lungo l'autostrada gli alberi si piegavano per il forte vento. Entravo allora in una certa agitazione e mi ripromettevo di non volare quel giorno se, a Fontanarossa, avessi trovato analoghe condizioni. Poi, vedendo quei ragazzi già pronti, seduti per terra in speranzosa attesa con i paracadute appoggiati al muro, non me la sentivo di opporre un rifiuto e si andava.

Facevo il contro-pista entrando dal raccordo centrale e qualche volta non riuscivo a vincere il vento per allinearmi: in questa situazione un paio di paracadutisti dovevano scendere dall'apparecchio per spingerne la coda e farlo girare.

Mi sentivo mortificato ma, in verità, anche il manuale di volo prevedeva l'accompagnatore esterno in caso di forte vento laterale.

Non ci furono mai incidenti di rilievo, erano davvero ragazzi in gamba, organizzati e seri; svolgevano un lavoro duro con assoluta professionalità.



Non ci furono mai incidenti di rilievo ...

Spesso, a richiesta, lanciavo paracadutisti su vari campi sportivi comunali; avevo l'abitudine di scendere dopo l'atterraggio dei paracadutisti per alcuni passaggi così bassi da fare sdraiare per terra chiunque si trovasse sulla mia traiettoria: tutto programmato, faceva parte dello spettacolo!

Come quella volta in cui fui pregato da Gasparino, Pilota e Capo Meccanico del mio Aeroclub, di lanciare dal Piper Cub, nell'intervallo fra il 1° e 2° tempo, alcuni orologi attaccati a piccoli paracadute di carta: più che lanciarli, li avevo depositati in centro campo, risalendo poi la curva dei popolari sui tifosi che abbassavano la testa creando una specie di OLA!

Oltre che a Catania, dove il traffico era molto intenso, si volava spesso a Reggio Calabria e qualche volta a Palermo.

Purtroppo non ero libero dagli impegni di lavoro e, a parte le sporadiche festività infrasettimanali, non si volava nei giorni feriali. Ero rimasto solo a pilotare il Dornier: i piloti che avrebbero dovuto sostituirmi si erano defilati.

Avventure tante. Ricordo una manifestazione a Lentini, fra Catania e Siracusa, nell'entroterra. Un P.66 dell'Aero Club tentò di seguirmi nella prima tratta che si svolgeva lungo costa. Mare bianco di spuma e forte turbolenza. L'aeroplanino tornò subito indietro ed io volevo fare altrettanto.

Mi consultai con Pippo che mi guardò con occhi languidi e supplichevoli: *Abbiamo la Manifestazione..!* e non ebbi il coraggio di desistere. Arrivato sulla zona, mi abbassai per il lancio del sikì, una lunga striscia di carta colorata, pesante ad una estremità, che consente di stimare direzione e intensità del vento e, quindi, la prua da assumere ed il punto di lancio. Il vento girava da tutte le direzioni e la striscia sparì nel nulla!

Il primo decise ugualmente di saltare, da una quota relativamente bassa, e prese terra molto lontano dal campo di calcio in cui si trovavano pubblico ed autorità locali.

Decisi, pertanto, di lanciare gli altri su Carlentini, che si trova a qualche chilometro da Lentini, perché provassero a centrare il campo: uno ci riuscì. Quella volta, vigliaccamente, non feci passaggi bassi e presi subito la via del ritorno.

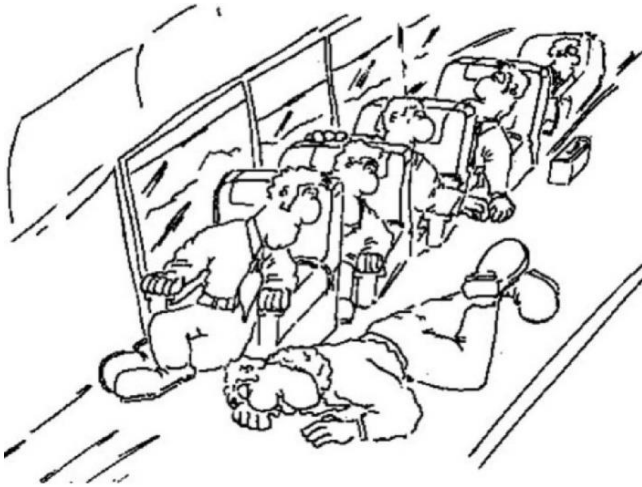
Al primo tentativo di atterraggio dovetti riattaccare; s'intromise in frequenza un pilota dell'ATI atterrato poco prima, che mi consigliò di provare dall'altra parte. Il vento veniva dalle due direzioni opposte, dall'entroterra e dal mare; avevo trovato infatti durante la difficile riattaccata un'incredibile colonna d'aria ascendente a centro campo.

Quel giorno riuscii a posare in pista il Dornier grazie alla sua eccezionale manovrabilità.

Dopo avere riportato indenne l'aeroplano a terra, promisi a me stesso che mai più mi sarei lasciato intenerire dalle esigenze altrui. Promesse di pilota!

Un contadino esperto, di quelli che fanno previsioni meteo annusando l'aria, interpellato di recente sul fenomeno, ha solennemente sentenziato: *I venti si lottano e non si po' sapiri cu vinci!*

La domenica, a fine lanci, correvo alla fermata per prendere l'ultimo pullman della sera e spesso non trovavo un posto a sedere; poco male, mi coricavo nel corridoio e dormivo.



Venne il momento di revisionare l'aeroplano presso una ditta specializzata e partii per Roma, con Angelo e Pippo. Scalo tecnico a Napoli, rifornimento e autorizzazione a rullare. In prossimità della posizione attesa, **plaff**, una gomma già liscia si spaccò.

Lo squarcio era tale che non poté essere riparata. A Napoli nessuno aveva una gomma di quelle dimensioni per cui fu gioco forza mandare il povero Pippo a Roma.

Angelo ed io rimanemmo nella Napoli terremotata, che da mesi ospitava nei suoi alberghi una massa enorme di persone a causa, per l'appunto, del terremoto in Irpinia.

Sporcizia e fetore ovunque.

Nella hall del nostro albergo bande di giovinastri bivaccavano con le radioline a tutto volume, mentre dalle finestre sporgevano antenne TV e biancheria sgocciolante.



Passammo una notte infernale ma finalmente l'indomani, eseguita la sostituzione della gomma, potemmo ripartire ed atterrare all'Urbe.

Quindici giorni dopo, viaggio di ritorno.

I bollettini meteo erano buoni e fino a Napoli fu una passeggiata. Rifornimento e via. Con prua su Sorrento, osservo un banco di nubi piuttosto basso sul mare; andando avanti scorgo anche della pioggia. Decido di passare rimanendo a 500 piedi, convinto che superato il promontorio di Sorrento avrei ritrovato lo stesso cielo pulito (sic!) di Napoli. Ma più andavo avanti, più dovevo scendere per non perdere il contatto visivo col mare.

Cominciai, allora, una dolce accostata a destra con l'intento di rientrare a Capodichino. Ma a metà virata, ricordando la notte passata in città, riportai la cloche a sinistra augurandomi di uscire presto da quella situazione.

Intanto Pippo, seduto accanto a me, mi guardava con occhi sgranati, mentre Angelo, seduto dietro, con somma indifferenza continuava a leggere il giornale su cui cadevano goccioloni d'acqua passati attraverso le fessure degli sportelli incernierati in alto.

Scesi a 100 piedi, o forse meno, per continuare a vedere qualcosa aiutandomi, per la navigazione, col vecchio ADF puntato sul radiofaro di Carraffa. Fuori dalle regole, certo, ma ormai ero in ballo e non potevo fare altrimenti: era nero in tutte le direzioni.

Il tempo migliorò solo al traverso di Lamezia. Atterrato a Catania, Angelo, che non aveva detto una parola e non si era mai scomposto, mi guardò fisso negli occhi e, a modo suo, si complimentò con una classica espressione locale generalmente rivolta agli uomini duri: *Michele, hai tre minchie*. Ed io gli risposi male: *Angelo, vero è, ma ho le sei palle gonfie!*

Da tempo mi era stato presentato un Colonnello con le carte in regola per pilotare il Dornier. Sapevo che l'Associazione aveva bisogno di sostituirmi all'occorrenza e ce la mettevo tutta per allenarlo. Pilotava i grossi bombardieri di stanza a Sigonella, l'aeroporto militare di Catania. Abituato com'era ai servomeccanismi di quelle macchine, ogni volta che saliva sul Dornier si sentiva precariamente appollaiato su un trespolo.



E cominciava a sudare copiosamente, s'irrigidiva sui comandi e complicava maledettamente le cose. Per mesi non riuscì a superare i problemi del rullaggio (e mi risulta che ci provasse anche durante le mie assenze). Dicevo ad Angelo che non c'era niente da fare, che aveva sì le carte in regola, ma erano solo carte.

Per favore, Michele, provaci ancora.

Chissà come aveva già registrate sul brevetto l'abilitazione al Dornier ed anche l'altra al lancio dei paracadutisti.

Giunse finalmente il giorno in cui mi parve che avesse superato il blocco psicologico.

Andammo in volo più volte, manovrava bene, non sudava più ... insomma, mi sembrava pronto per il primo volo ed un lancio da solo. Glielo chiesi e mi rispose di sì!

Io ero ancora (l'avrò già detto) pilota privato, avevo cioè il brevetto di 2° (così si chiamava allora) e perciò avevo una certa rispettosa soggezione nei confronti del colonnello che era anche istruttore part-time all'Aeroclub di Catania.

Perciò mi convinsi a lasciarlo andare.

Incrociai l'indice e il medio della mano destra mentre colui si faceva un bel rullaggio zigzagando, a sinistra per guardare a destra e a destra per guardare a sinistra.

Si allineò regolarmente, diede motore troppo in fretta ... e non lo tolse durante la violenta imbardata a sinistra: col risultato che la gamba destra del carrello, malgrado fosse robustissima, si piegò sotto la fusoliera e l'ala, impattando con la pista, si spaccò in due.

I paracadutisti si erano buttati sull'erba, ma lui rimase attonito al suo posto, col motore in moto, mentre dal serbatoio rotto usciva un fiume di benzina.

L'aeroplano miracolosamente non si incendiò!

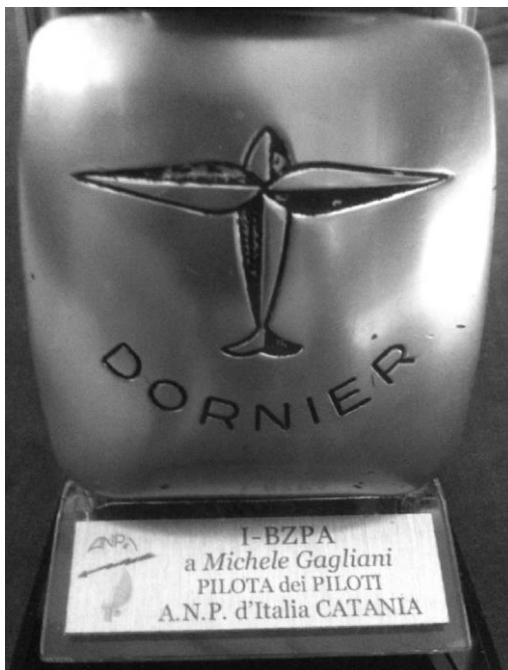
Ma i danni erano così gravi che dell'India Bravo Zulu Papa Alfa rimase solo il ricordo.

A distanza di tantissimi anni ho ricevuto una telefonata da uno dei vecchi paracadutisti, che non ricordavo e che m'invitava in nome e per conto del presidente dell'A.N.P.D.I di Catania (l'Associazione Nazionale Paracadutisti d'Italia) a presenziare ad una loro riunione. Naturalmente decisi di andarci.

Partii al mattino col pullman che ero solito prendere ai tempi belli e tornare con l'ultimo della sera. Venni abbracciato un po' da tutti e, finalmente, il presidente fece un bel discorso incentrato sulla mia persona! Mi passò poi il microfono e ricordai per sommi capi le belle giornate trascorse ai tempi che furono e, purtroppo, anche la fine del favoloso Dornier.

A questo punto il presidente mi porse una teca trasparente con dentro uno strano oggetto di metallo luccicante. *Non la riconosci? E' la fibbia di una cintura del Dornier!*

Leggendo le parole incise nella targhetta in basso mi spuntarono i lucciconi agli occhi e non fui capace di dire nemmeno... grazie!



I VOLI DA DIPORTO O SPORTIVO

Mentre ero presidente dell'Aeroclub di Palermo, fui invitato dall'amico pilota Enzo Randazzo a visitare l'Associazione Voloclub Albatros, di cui a sua volta era presidente, la quale operava in un *campo di volo* a cinquanta chilometri dalla Città. Mi spiegò che volavano con *apparecchi ultraleggeri*, dei quali sinceramente non avevo sentito mai parlare!

Avendo stima di lui mi ci feci accompagnare.

In un grande hangar, nell'aperta campagna, vidi apparecchi strani, ma i soci che conobbi erano tutti sorridenti e affabili per cui entrammo subito in confidenza.

Uno di loro, Luigi Gueli, già pilota d'aeroplano, mi invitò a volare con lui (su quella pista erbosa di appena 250 metri) e con un aggeggetto davvero insolito chiamato *Weedhopper* del quale, per quanti non lo conoscessero, pubblico una foto essendo davvero difficile descriverlo!



Luigi mi spiegò che era un *tubi-e-tela* facile da pilotarsi!

Mi guardavano tutti sornioni, pensando ovviamente che io (il *comandante*, così ero stato presentato) avrei rifiutato. E invece no!

Una mano fuori sulla manetta e l'altra dentro sulla cloche, i piedi sulla pedaliera, il sedere per terra e l'amico accanto che mi chiese di rullare. Fu relativamente facile (anche se col piede destro andava a sinistra e viceversa); poi, mi disse *dai, decolla tu!* Oh! Dopo una corsa di pochi metri fummo per aria! L'apparecchio volava bene a bassissima velocità e reagiva ai comandi.

In finale per l'atterraggio avevo inclinato l'ala al vento che veniva da sinistra e tentavo di mantenere la direzione col piede destro, sempre più a fondo... ma l'apparecchio virava a sinistra.

Sogghignando Luigi mi *urlò* (per superare il forte rumore del motorino a due tempi) che *la pedaliera comandava solo il ruotino e la cloche i timoni di coda!* Miseriaccia, avrei dovuto informarmi prima! E, allora, inclinandolo un poco a destra e poi a sinistra, ancora a destra e poi a sinistra, riuscii chissà come a toccare terra indenne, fra i calorosi applausi di tutti quanti! **Fortunosamente l'incidente che temevo non c'era stato.**

Subito dopo un altro socio m'invitò a volare col suo *Tucano*, che aveva un motore a due tempi più potente dell'altro nonché un *paracadute balistico*: mai sentito che un paracadute potesse portare a terra un aeroplano, ma questo non pesava come un aeroplano.

Aveva anche cabina chiusa, posti comodi, comandi sui *tre assi*: sembrava nuovo ed era ben tenuto. Mi portò in volo, ma non mi fece pilotare! Un po' stizzito, avendo saputo che lo aveva in vendita, gli staccai un assegno per la somma che mi chiese e ci montai sopra. *Attento, facci solo qualche rullaggio, c'è vento!*

Me ne infischiai, ci feci un volo trovandomi a mio agio e atterrai in pochissimo spazio (grazie al vento contrario).

Tempo dopo cominciai ad istruire qualche allievo (ma non ero ancora istruttore, né c'era una legge che regolasse l'attività di quegli *apparecchi*, con motore o senza).

E, infine, la Legge venne col relativo Regolamento (non mi piacevano alcune *restrizioni*, ma bisognava rispettarle).

Diventato, infine, pilota istruttore AG e VDS (Aviazione Generale e Volo da Diporto o Sportivo), preparai ufficiosamente altri *allievi*, non essendoci ancora una scuola certificata nel mio Club, e svolsi delle lezioni teoriche anche ai soci; tutti poi superarono l'esame presso una Scuola di Roma con un Tucano uguale al mio, assistiti dall'ottimo *istruttore e scrittore* Eugenio Vecchione (per gli amici Gegé), indiscusso *Addetto alla Sicurezza della FIVU* (Federazione Italiana Volo Ultraleggero). Era finita l'epoca dei *banditi!*

Ma in seguito la FIVU venne sciolta e ne sono molto dispiaciuto! E, pertanto, l'Aero Club d'Italia (che ha il pieno controllo sul VDS) è libero di *imperare* coi suoi regolamenti *a raffica* mancando un *interlocutore sindacale* che possa difendere gli interessi delle Scuole, le quali devono pagare annualmente un mucchio di soldi.

Ma gli allievi scarseggiano in questi tempi di crisi e, soprattutto qui in Sicilia, le Scuole sono costrette a chiudere.

Torniamo a noi e ai vecchi tempi. Ancora una volta mi ero sentito un *pioniere*, come quando volavo col Piper Cub.

Avevo acquistato un grosso telefono cellulare (uno dei primi), che mi consentiva di tenere i contatti per gli appuntamenti con gli allievi AG dell'Aeroclub di Palermo e con quelli VDS.

Ormai avevamo la Scuola certificata anche al Voloclub Albatros. In aeroporto operavo coi P.66 e coi TB.9, mentre al campo ancora col Tucano che (mi avevano assicurato) era robusto.

Io capisco ben poco di materiali e ci avevo creduto. E perciò ci facevo virate con inclinazione di oltre 60°, la vite e altre manovre semi-acrobatiche!

E a volte lasciavo che i miei allievi facessero atterraggi un po' *pesanti*, perché si rendessero conto che, in certi casi, bisognava assistere l'apparecchio col motore.

Così avvenne che si spaccò il grosso tubo che fungeva da fusoliera, proprio all'attaccatura del semicarrello destro: leggera sbandata in pista, senza conseguenze!

Enzo, il Presidente del Club, mi spiegò che quell'alluminio non si poteva saldare e, a scampo equivoci, con un seghetto da 150 lire tagliò quel tubo come fosse burro! Ritiratone uno nuovo dalla Ditta costruttrice, con certolina pazienza rimise a posto l'apparecchio. Finalmente potei tornarci a volare... *con più attenzione.*



Il mio bel Tucano

Un certo giorno, il Tucano fu scosso nella salita iniziale da intense vibrazioni. Ridussi potenza e virai per rientrare in pista opposta; ma c'era un delta in decollo (niente radio a quel tempo per segnalare l'emergenza). Perciò mi portai in leggera discesa in sottovento, piuttosto vicino alla pista. Quando il delta fu al mio traverso, virai deciso a sinistra e atterrai sui carcioffi della campagna adiacente! Il debole ruotino si piegò e il muso s'appoggiò sul terreno.

Ebbi una lieve escoriazione in testa, dovuta al tentativo di estrarli dal sedile da parte di Luigi accorso per aiutarmi!

Cos'era successo?

Si era staccata la blindatura d'ottone di una pala dell'elica, che perciò aveva provocato quelle preoccupanti vibrazioni. La raccolsi poi accanto alla porta laterale dell'hangar e nessuno, fortunatamente, si era trovato nei paraggi!

Un'altra volta, ad un mio allievo insegnai a fare la *scivolata* (cloche di lato e avanti, con piede opposto a fondo): si producono così resistenze laterali che consentono di smaltire rapidamente quota senza aumentare la velocità anemometrica.

L'avevo invitato a mantenere in base e all'inizio del finale i trecento piedi del sottovento... *bene, adesso via motore e rallentalo, tutto piede destro e contemporaneamente cloche a sinistra (controvento) e muso giù... mantieni la direzione dell'asse pista con la cloche... adesso raddrizzalo... così! Ottimo atterraggio!*

Nuovo decollo per ripetere la manovra. Stavolta gli feci mantenere i 300 piedi un po' più a lungo: con la scivolata saremmo arrivati al contatto troppo avanti! Naturalmente volevo osservarne il comportamento: l'allievo mi guardò e disse: *riattacco!* Bene, era ciò che volevo!

Portata la manetta avanti, incredibilmente i giri del motore si ridussero! Afferrai io i comandi atterrando quasi a fine pista e staccando i magneti poco prima di finire in un canneto, ma col solito ruotino piegato all'indietro!

Cos'era successo, quest'altra volta?

Mi dissero gli esperti che *lo spillo del carburatore si era bloccato, tutto qua!*

IL MACCHINO ULTRALEGGERO

Perciò, non più convinto (forse a torto) della *bontà* dei materiali, acquistai il kit del Cuby 2, che aveva tubi d'acciaio al cromo-molibdeno ed era prodotto in Canada dove volava come aeroplano.

Il solito Enzo, che peraltro me lo aveva consigliato, lo avrebbe assemblato in poco tempo. In realtà ci vollero quasi due anni!

Intanto continuavo a volare col Tucano: ma ora non mi sentivo più sicuro e non lasciavo che gli allievi volassero da soli (glielo dicevo all'inizio del corso e loro accettavano di buon grado).

Quasi due anni, poiché l'amico presidente si divertiva a dare *un colpo alla botte ed uno al cerchio*: assemblava il Cuby e (diciamo con precedenza) riparava il vecchio Macchino, l'aeroplano con cui avevo conseguito il brevetto di 2° grado (già da lui restaurato anni prima), poi passato per altre mani, alleggerito e immatricolato ultraleggero. Lo seguii nei lavori e potei ammirarne le finenze, i ricami delle centine di legno, una costruzione manuale meticolosa e artistica, destinata a durare nel tempo: però le colle in qualche punto risultavano cristallizzate e andavano sostituite con altre moderne più resistenti. Quell'ala scoperchiata era uno spettacolo.

Il restauro del Macchino finalmente fu completato nell'hangar dell'Aeroclub di Palermo e si decise che l'avrei collaudato io.

Senonché *Qualcuno* m'impedì di volarci su Boccadifalco (che era stato per lunghi anni la sua casa), essendo l'apparecchio *declassato* e, quindi, si doveva smontare per essere trasportato su camion al Voloclub Albatros. Un delitto impensabile!

Così, un certo giorno, verso le ore 13 quando tutti erano a casa loro per il pranzo e l'aeroporto era deserto, lo misi in moto e mi portai in fondo pista 17.

Una volta allineato, decisi di fare solo un rullaggio veloce ma, come fu e come non fu, mi ritrovai *casualmente* per aria, con prua verso il campo di volo che si trovava ad Est!

Ormai era fatta e, perciò, affrontai quella *navigazione* di mezz'ora sicuro che non ci sarebbero stati problemi.

Scomparvi rapidamente all'eventuale vista, felice di tornare a volare con quello che, dopo il Piper Cub, era stato il mio secondo amore! Bussola, anemometro e variometro non funzionavano granché bene, ma sentivo l'aeroplano col *sedere*, alla vecchia maniera, durante le varie prove – stalli compresi anche con full flap – che feci lungo il percorso. Al campo si trovava un *complice involontario* (non l'artefice del restauro, che ancora non sapeva nulla di quel *volo improvvisato*); e dopo un giro completo, anche per osservare la manica a vento, mi portai in finale atterrando pulito su quella pista poco più lunga, adesso, di 250 metri.

Un'ora dopo arrivò felice anche il *restauratore* e decisi di fare un secondo volo, cielo campo.

Decollai per la stessa direzione del primo atterraggio e restai in volo una ventina di minuti, saggiando meglio tanto la stabilità quanto la manovrabilità dell'aeroplano. Osservai infine che il vento era cambiato e mi portai in finale per pista opposta.

Atterraggio regolare ma, agendo sul freno, **il Macchino scivolò lateralmente! Lasciavo il freno e si raddrizzava, toccavo il freno e scivolava... perché mai?! Finalmente si fermò a fine pista, ma l'elica di legno toccò il solco del terreno arato dal contadino e andò in pezzi!**

Dopo un'ispezione completa camminando a piedi, ci accorgemmo che **l'erba tagliata era stata lasciata in pista a seccare sotto il sole!** Nel primo atterraggio ci avevo messo le ruote sopra, frenando sul terreno solido successivo.

Nel secondo, con direzione opposta, azionando il freno le ruote avevano slittato su quell'erba secca..!

Potevo mai immaginare che l'erba tagliata non fosse stata rastrellata? Avrei dovuto ispezionare la pista prima del secondo volo? Nessuno ci aveva pensato!

Ma ero io il responsabile, non c'è dubbio!

Per un'altra elica telefonai alla Macchi e, su suggerimento della stessa, a mezza Italia: ma qualcuno che se l'era attaccata al muro non volle cederla a nessun prezzo! Si dovette farla rifare, ma non era più quella preziosa di prima!

Il Macchino, infine, fu ceduto ad un Club di Roma e risulta che volò bene per un certo tempo. Poi un incendio in hangar lo distrusse insieme ad altri aeroplani!

PER INCISO (ma i lettori non leggano):

E' uno sfogo!

Certe volte, negli incubi, credo d'essere un giocattolo manovrato da Qualcuno col *joystick* in un computer tridimensionale!

Pensieri sciocchi, lo so, forse cerco scuse o motivazioni strane per non sentirmi in colpa!

E da sveglia uso le parole *Destino, Fatalità, Scalogna, Sventura, Disgrazia...* accorgendomi poi che si tratta di sinonimi o miti di pirandelliana memoria!

Eppure, rileggendo queste pagine, oggettivamente mi accorgo che nei miei voli i *temuti incidenti* sono tanti, è vero, ma appunto perché solo temuti non hanno provocato danni (per merito mio?) né gli *incidenti* (per colpa mia?) accaduti fino ad oggi (soprattutto con gli ultraleggeri) sono stati particolarmente gravi, anche se gli amici (o presunti tali) mi hanno detto in coro: *sei stato fortunato! potevi morire!* Ma che ne sanno, loro?!

Ogni volta che ho *ferito o ucciso un Aeroplano*, con Lui se n'è andato un pezzo del mio cuore!

IMPEGNATISSIMO

E finalmente potei addestrare a Boccadifalco, nel mio Aeroclub, molti allievi partecipanti ad un Corso Regionale, riservato a giovani disoccupati, che ero riuscito a farmi finanziare dalla CEE.

Con gli aerei della Scuola, i P.66 Bravo e Charlie (biposto e quadriposto), ed i Tampico (TB.9 quadriposto), non ebbi mai inconvenienti di alcun genere.



Col Tampico accanto al Monte Pellegrino (PA)

Al mattino volavo con quattro allievi, mi fermavo per mangiare qualcosa in aeroporto, e riprendevo con altri quattro al primo pomeriggio. Col tempo cattivo svolgevo in aula lezioni di teoria (ma in ciò ero coadiuvato nei giorni buoni da bravi piloti che fungevano da *Istruttori a Terra*).

Alcuni di loro erano già solisti e facevano brevi voli locali a est della città di Palermo.

Una mattina venne uno di loro (non ricordo il nome) che avrei mandato da solo, ma si era portato dietro la moglie che desiderava il battesimo dell'aria. Così andammo tutti e tre col Tampico sul quale il marito era allenato, io seduto a destra, ovviamente, lui a sinistra e la moglie dietro. Splendeva il sole in un cielo limpido, con qualche nuvoletta di bel tempo in lontananza, verso est.

Per un giro di trenta minuti non mi ero preoccupato del poco carburante rimasto nei serbatoi dal giorno prima. Avevo un'ora o poco più di autonomia, e non volli aspettare Totuccio, il meccanico tuttofare del Club, che intanto riforniva il Tampico gemello.

Decollo perfetto e dirigemmo per un panoramico lungo costa; ma a dieci minuti dall'aeroporto, ricevetti una chiamata alla radio. Il Torrista, col quale ero stato in normale collegamento, m'informò che il tempo era cambiato: ***“Improvvisamente visibilità zero e violento temporale – non vedo più l'elicottero in overing al di là della pista – in atto 30 nodi con raffiche fino a 45..!”***

Dio mio, com'è possibile?! Presi i comandi, tornai indietro per guardare e mi si offrì uno spettacolo allucinante: nero dappertutto. La situazione all'altro aeroporto di Punta Raisi non era affatto diversa da quella di Boccadifalco! *Porcaccia la miseria, che faccio?* **Col pieno di carburante avrei potuto dirottare su Catania!**

Maledicendo il momento in cui avevo deciso di non prendere l'altro apparecchio rifornito, mi avvicinai a Palermo restando sul mare e diressi verso una zona nei pressi del porto in cui si vedeva ancora qualcosa. Aspettai pazientemente per venti minuti circa (un'eternità) e poco dopo seppi che il vento era diminuito e veniva da ovest. Il temporale, perciò, mi avrebbe raggiunto presto; sperai di poterlo aggirare e così avvenne. Dai telelevels mi accorgevo che il carburante era davvero scarso. Scesi a 500 piedi (Boccadifalco è a 300 sul mare), vidi le case venirmi incontro e, finalmente, dopo un passaggio in pista (che s'intravedeva appena) per saggiare quel vento turbolento, anche se meno forte di prima (20 nodi con raffiche fino a 30) decisi di atterrare per pista 17, il mio numero fortunato! Riportai in un basso sottovento e ancora in finale, senza flap, ala e muso al vento che veniva da destra, manovrando di volantino e pedaliera, toccando con la ruota destra e tenendo sollevata l'altra il più possibile; infine sulle tre ruote, sempre col volantino piegato tutto a destra, imboccai il raccordo e, sotto il diluvio, rientrai in piazzale.

Totuccio aveva aperto l'hangar, intelligentemente, lasciando sufficiente spazio in cui infilarmi col motore in moto (lo so che non si deve fare..!) e, finalmente, asciutti come prima, rimettemmo i piedi per terra.

L'allievo era rimasto calmo per tutta la durata del volo, pur interrogandomi ogni tanto con gli occhi, mentre la signora seduta dietro non si era accorta di nulla; aiutata dal marito a scendere dall'aeroplano, la sentimmo mormorare: *è stato bello! davvero bello, bello! mi è piaciuto assai, assai, assaaai!*

Da quel momento ho volato sempre col pieno di benzina o quasi.

FALSI CONTATTI

In altri tempi ho fatto l'istruttore anche a Catania, con i Cessna 152 biposto e 172/RG, quadriposto con carrello retrattile, presso una Cooperativa che aveva ottenuto le Licenze Scuola e Lavoro Aereo; solo per tre mesi, poiché c'erano pochi allievi e mi ero scoccia-to: l'Aero Club ne assorbiva molti, soprattutto quelli dell'Istituto Tecnico Aeronautico.



Ho fatto anche lunghe ricerche in mare, tra Sicilia e Calabria, per avvistare certi fusti (contenenti non so che), fuorusciti da una o più navi affondate (chissà perché), nell'ipotesi che fossero galleggianti o incastrati fra gli scogli: ma in molte ore di volo non ero riuscito a trovarne neanche uno. Assicuro i lettori che cercando di scorgere qualcosa di piccolo in mare, dopo mezz'ora circa scoppia un terribile mal di testa.

Per il rifornimento rullavo fino alla colonnina posta nel grande piazzale di fronte all'hangar dell'Aero Club. Spegnevo il motore, scendevo dall'apparecchio e aspettavo pazientemente che mi raggiungesse qualcuno. Ottenuto il pieno, pagavo in contanti, risalivo a bordo e azionavo la chiave del contatto aspettando che il rifornitore si allontanasse dall'elica.

Non inserivo i magneti, ovviamente, e non davo lo start per la messa in moto. **Quella certa volta, col Cessnino, girai la chiave e, magneti ancora esclusi, l'elica cominciò a girare vorticosamente!** La riportai subito in off e l'elica smise di girare, mentre il benzi-naio, per fortuna distante un paio di metri accanto all'ala, mi guardava sbalordito.

Aspettai che s'allontanasse, girai la chiave e il grave inconveniente si ripeté! Non potei che inserire i magneti mentre l'elica girava (a questo punto non ci fu bisogno dello start) ed il motore partì, diciamo *regolarmente*.

Raggiunto il parcheggio della Cooperativa, chiamai il meccanico e gli specificai l'anomalia. Incredulo, inserì il contatto e l'elica, come prima, si mise a girare ad alta velocità. **Scoprì poi che non era stata applicata una modifica prescritta dal RAI, senza la quale veniva escluso il motorino d'avviamento!**

Nella check list la voce "Via dall'elica" va gridata (anche nel deserto) prima dello start: ma da quel momento, eseguiti i controlli all'aeroplano, l'ho anteposta a qualunque altra operazione, appena salito a bordo e prima di chiudere lo sportello.

RITORNO AL PASSATO

Finalmente anche il Cuby fu pronto per il collaudo. Nel frattempo avevo venduto il Tucano ad uno dei soci.

Anche se aveva i due posti affiancati, il Cuby mi ricordava tantissimo lo J3, il primo amore.

Tuttavia ben presto questa nuova macchina mi deluse. Ci montai su e provai a rullare, ma era pesante di coda e avevo difficoltà a farlo girare tanto a destra quanto a sinistra.



Spensi il motore e manualmente lo allineai in pista: ma nel frattempo il vento aveva cambiato direzione e dovetti portarmi in quella opposta. Stavo passando lentamente accanto all'hangar quando qualcuno mi fece segno di fermarmi: **si era rotto il grosso elastico che teneva giù la balestra del ruotino, appoggiatasi di conseguenza al timone di direzione.**

L'elastico risultò tranciato di netto (*sabotaggio!* disse uno), ma in realtà aveva strofinato durante il rullaggio sulla punta metallica di certo materiale residuo da costruzione che avrebbe dovuto essere eliminato! **Inoltre l'ala pisciava benzina:** i serbatoi risultarono rivettati alle centine (anziché assicurati con appositi supporti).

Inoltre, come sigillante era stato applicato silicone che l'olio miscelato alla benzina aveva sciolto!

Eseguite le riparazioni, lo provai in alcuni voli di collaudo fin quando risultò equilibrato.

Iniziai perciò a volarci con uno dei soci (lo avevamo acquistato in tre), il quale era già pilota che dovevo allenare al biciclo.

Per vecchia abitudine, volando come istruttore su un biciclo, in atterraggio tengo la mano destra aperta davanti alla cloche, senza toccarla, ad evitare che il pilota, non ancora addestrato, dopo avere atterrato l'appoggiasse in avanti, come qualcuno fa col triciclo; la tolgo appena l'aereo ha smaltito la sua velocità.

Nello specifico caso, quando ritirai la mano ad aereo quasi fermo, il pilota accanto portò la cloche tutta avanti, anziché tenerla alla pancia. Basso di statura, si era chinato forse per prendere la leva del freno posta sotto al cruscotto (ma non serviva).

Il Cuby, che aveva un equilibratore molto efficiente anche a bassa velocità, mise il musetto a terra e si ribaltò!

Non c'era stato tempo per intervenire, il tutto era avvenuto in un attimo: aereo distrutto, insomma, ma entrambi illesi benché storditi ed avviliti.

Anni di lavoro sprecati e tanti soldi buttati al vento!

UN NUOVO AEREO ... USATO

Avendo impegni con gli allievi, acquistai un Top Fun, con motore a due tempi, naturalmente d'occasione. I soliti esperti mi dicevano che era ottimo, robusto e ben tenuto; a prescindere, lo feci controllare da un Centro Servizi bene organizzato.



E, quindi, cominciai a volarci. A parte i primi soddisfacenti collaudi, addestrai e portai agli esami un numero considerevole di allievi, oggi piloti con buona esperienza.

Dovete sapere che generalmente allontanavo chi visitava il nostro campo e dichiarava di voler acquistare un ultraleggero; alla mia domanda se già sapesse pilotare, di solito rispondeva: *no, ma che ci vuole?!* Devo anche dire che io, dopo anni di volo con macchine diverse e avendo vissuto tante rischiose avventure come quelle che sto raccontando, sono diventato un duro istruttore.

Peraltro alcuni allievi hanno rinunciato al Corso durante le prime lezioni (malgrado dicessi a ciascuno di loro: *per adesso lavora, il sano divertimento verrà poi*).

Chi ha resistito è diventato un buon pilota e, credo, senza buchi di preparazione.

Ciò non toglie che gli incidenti, purtroppo, possano accadere.

Ma torniamo al Top Fun, che si comportò bene per molti anni.

E, però, un certo giorno con Fabio D'Alba ai comandi, un giovane avvocato che stava svolgendo la missione *Decolli e Atterraggi*, l'apparecchio ci tradì!

Fabio, per sentirsi sicuro, allungava il lato *sottovento* (posto alla giusta distanza), anche se gli avevo raccomandato di individuare il punto su cui virare in *base*, all'incrocio del prolungamento della *rotta* con quello della *retta* (scusate il bisticcio di parole) tracciata idealmente a 45° dall'asse pista (un riferimento ottimale).

Giunto in fondo al suo sottovento... il motore piantò secco!

Chiaramente in pista non saremmo arrivati e allora optai per la spiaggia deserta in quella giornata invernale.

Avevo preso i comandi e l'atterraggio sul bagnasciuga si concluse senza danni, in pochi metri. Cominciammo a spingere l'aereo verso il campo che però era lontano e peraltro le ruote affondavano nella sabbia

Mentre spingevamo passò un turista di un albergo vicino, che invece di aiutarci ci fotografava: ebbi voglia di prenderlo a pugni... ma ero troppo stanco per farlo.

Ci fu poi bisogno di una jeep per trainarlo in hangar.

Dopo lunga ricerca scoprimmo che un pezzetto di guarnizione, staccatosi dal tappo del serbatoio, aveva chiuso il tubicino d'uscita del carburante non protetto dall'apposito filtro a sigaretta, che dovrebbe esserci in ogni serbatoio.

Lo ripulimmo e, controllate anche le tubazioni del carburante, ripresi a volarci con una decina di allievi che portai sani e salvi agli esami, superati da tutti brillantemente.

Ultimo allievo fu un giovane universitario palermitano che aveva frequentato il primo anno della Facoltà d'Ingegneria a Milano.

Conseguito con me l'Attestato VDS durante le ferie estive, se ne tornò a Milano e, benché nel circondario ci fossero molte aviosuperfici e scuole di volo, per tutto un anno accademico non andò ad allenarsi in alcuna di esse, come gli avevo suggerito.

Così avvenne che nell'estate successiva tornò da me e, naturalmente, si era scordato tutto, ma proprio tutto! Con santa pazienza, ricominciammo da zero.

In due o tre giornate migliorò un pochino, ma, anche se lo lascio fare rimanendo in silenzio e fingendo di guardare il paesaggio dal finestrino laterale, non gliene andava bene una.

Finalmente arrivammo alla famigerata Mix "*Decolli e Atterraggi*". Un vero schifo!

Un certo pomeriggio, verso sera, dopo aver volato con diversi allievi, stavo per ricoverare l'apparecchio in hangar quando me lo vidi arrivare in macchina con tutta la famiglia! Che dovevo fare? Pazienza! Rifornito l'apparecchio con una ventina di litri di miscela (benzina, regolarmente filtrata, e olio al 2%), check e andammo.

Primo circuito... come fosse il primo in assoluto! E lo rimproverai aspramente (che volete, mi ero innervosito: a casa avevo ospiti, quella sera!).



Secondo, terzo e quarto circuito... finalmente il ragazzo, anziché demoralizzarsi, *si caricò* e, dopo un decollo perfetto, continuò a parlare *spiegandomi* sinteticamente quello che avrebbe fatto appresso, così come volevo io (*il cervello sempre avanti all'aeroplano*).

La pista orientata 06/24 (per 060° o 240°), si trovava in bella posizione adiacente la spiaggia, separata da una duna alta due o tre metri (serviva a riparare dalla salsedine i campi dei contadini).

Dopo il decollo per 06, tolto il flap a centocinquanta piedi, poco più avanti si virava in controbase sul mare. Sempre in salita per i trecento piedi.

Con un buon “*lavoro*”, si sarebbero raggiunti entrando in sottovento: bastava mantenere durante la virata 20° di bank, in assenza di vento, o 15° con leggero vento proveniente da nord (cioè dal mare); ma quella volta l’inclinazione laterale fu di 10° appena: ancora pazienza, *vediamo se si accorge – pensai – che in sottovento saremo lontani, non in grado di raggiungere la pista in caso di emergenza.*

Premetto che lontano o vicino non sono *opinioni*: si riscontra la giusta distanza traguardando la pista con un riferimento dell’apparecchio, nel caso specifico il *rompitratta* della semiala sinistra.

Ma lo lasciai lavorare, il motore girava rotondo, la temperatura del liquido di raffreddamento era nella norma... il ragazzo parlava e, osservando la manica, disse: *calma di vento* (normalmente, porca vacca, c’era quel vento dal mare che mi avrebbe aiutato!).

Cominciò il rallentamento per abbassare il flap, perdendo trenta piedi di quota (quei 10 metri che mi sarebbero serviti!) e mentre stava per farlo... **il motore piantò di colpo!**

“*E’ mio*”, urlai all’allievo afferrando la cloche, e virai verso la spiaggia a velocità di massima efficienza.

Dall’assetto mi accorsi di poterla raggiungere, ma non avrei superato quella maledetta duna che mi separava dalla salvezza!

Provai a schiacciare il pulsante d’accensione... il motore ripartì e si spense; una seconda volta... ripartì e si spense! Contatti chiusi, cinture strette, sportelli aperti, eravamo in agosto e la spiaggia era affollata... *lo metto in mare? e se c’è qualche testa che non vedo e ci vado sopra? ecco, lì, trenta metri di spiaggia libera! muso contro la duna!* Il tutto, pensieri compresi, si svolse in una decina di secondi, poco più poco meno.

Rallentai l'apparecchio quasi allo stallo, il muso andò giù vicino alla spiaggia, allentai la pressione sulla cloche e lasciai che riprendesse un po' di velocità... poi lo tirai quasi in scampanata e mentre andava nuovamente giù diedi una scarpata a destra per allontanarlo dalla duna e provocare, anche, un movimento di rollio indotto per sollevare la semiala sinistra e ammortizzare l'allievo. L'apparecchio sprofondò ad un metro appena dal terripieno... il carrello si piegò... io presi una bella botta! Col muso per terra la coda s'impennò in avanti senza ribaltarsi.

La ruota destra aveva bloccato la portiera dal lato mio.

Entrambi restammo appesi alle cinture, mentre la benzina si riversava a fiotti sulla sabbia: *meno male, pensai, non va sui tubi infuocati della marmitta!* L'unico socio presente giunse di corsa dall'hangar con un estintore che per fortuna non servì.

L'allievo, illeso e sorridente, uscì dalla portiera di sinistra, in mezzo ad una folla di bagnanti, mentre arrivavano (potenza dei telefoni cellulari) una macchina della Polizia, una dei Carabinieri, due ambulanze e, naturalmente, il solito cronista il quale pubblicherà un articolo in cui afferma che *“l'atterraggio è riuscito”!*

Sarà, accidentaccio! Ma l'apparecchio era ormai da buttare.

Uscito anch'io dalla stessa portiera, avevo osservato che anche i longheroni dell'ala, pur non avendo toccato la spiaggia, per l'urto si erano piegati.

Rifiutammo, malgrado le insistenze degli infermieri o medici che fossero, il ricovero in ospedale mentre la madre del ragazzo mi ringraziava per avergli salvato la vita.

Costui scomparve dalla circolazione (aerea) e mi risulta che non volò mai più. *Io sì.* Inspiegabilmente il motore aveva *grippato* (lo accertammo poi): lo vendetti in seguito per pochi soldi ad un amico che lo avrebbe riparato e usato sul suo ultraleggero auto costruito.

E chissà come, a lui funzionò per anni senza il minimo inconveniente!

Tornato a casa cominciarono dei dolorette alle spalle ma trascurabili e passarono presto. La cosa più terribile fu il blocco totale dell'intestino: non andai di corpo per un mese intero (scusate se ne parlo), malgrado le purghe, i clisteri, e quant'altro autonomamente escogitassi. A mia memoria, non ero quasi mai andato da un medico (non è merito mio, lo riconosco, ma sono stato sempre bene in salute... disastri aerei a parte). E, però, stavolta un collega pilota, medico ospedaliero, riuscì a farmi ricoverare (avevo il pancione di una donna incinta) e, con l'aiuto di strumenti particolari che chiamai *sonde multifunzione*, il mio pericoloso problema fu risolto.

Volette i particolari? Non ve li dico! Le **aero-fagie** puzzolenti non hanno nulla a che spartire con gli **aero-incidenti** su cui *stoicamente arzigogolo* in questo malsano libro!

IL CAMPO DEI MIRACOLI

Con un *nuovo* Tucano (sempre d'occasione), stavolta munito di motore a quattro tempi da 80 cavalli, potei fare moltissimi voli senza mai il minimo inconveniente.

Perciò in questo libro non ho nulla di negativo da segnalare.

Ho formato con esso piloti che oggi mi hanno superato nella condotta di ultraleggeri anche su campi corti (a me fanno ancora una certa impressione). Ne sono orgoglioso e mi auguro che mai succeda loro quanto è successo a me, i guai che qui ho raccontato e ancora racconterò.

Intanto Giacomo Alessi, mio ottimo allievo prossimo agli esami, aveva deciso di comprare un aereo che avesse il gancio per trainare un eventuale aliante ultraleggero, di cui si era innamorato sfogliando una Rivista del settore. Premetto che ho la relativa abilitazione conseguita anni fa a L'Aquila, con Mutignani, un anziano esperto istruttore che non si stancava mai: cominciava alle sette del mattino e smetteva quand'era scuro; dopo una rapida doccia andava a cena con gli allievi e, a capo tavola, parlava, parlava e parlava!

Ho fatto anche traino di striscioni pubblicitari per una Ditta di lavoro aereo palermitana e, avendo le carte in regola, la cosa mi allettò. Partimmo per Roma, dove c'era un P.92 Echo Super munito di gancio omologato e potei volarci apprezzandone le doti: perfetto, equilibrato, veloce, lentissimo allo stallo e dolce in atterraggio

Contrattato e pagato da Giacomo. Non ci fu consegnato subito perché l'intermediario che lo vendeva, *tenendo al suo buon nome* voleva farlo prima controllare. Ci diede, anche e gratuitamente, un vecchio e lungo striscione pubblicitario di una Ditta non più esistente, perché in seguito facessimo delle prove di traino. Causa il cattivo tempo, non potemmo andare a prendercelo e, finalmente, fu più facile per lui in un giorno decente farcelo arrivare in volo in un'aviosuperficie di Gela dove avevamo trovato il posto in hangar.

Naturalmente, festa grande! Eravamo ad attenderlo io e Giacomo con moglie e figli, felici come una pasqua! Faccio volare tutti dopo aver notato, però, che alla base di un cilindro c'era una leggera trasudazione: *non è niente*, mi disse il pilota che era anche tecnico (sottolineo ancora che io non lo sono), *alla prima ispezione delle 100 ore si potrà eliminare*.

In seguito provai ad agganciare quello striscione con l'apposito ancorotto, lanciato fuori dopo il decollo da un buco sul fondo dell'aereo, e mi riuscì al primo passaggio. Per chi non lo sapesse, lo striscione si mette allungato e rivoltato sul terreno, mentre la corda cui è legato si dispone a cappio sulle "V" di due pali distanti fra loro un paio di metri.

E' stata una prova in circuito, in vista del traino aliante, un volo d'una semplicità impressionante. A 120 Km/h con una tacca di flap, il P 92 volava orizzontale e liscio come l'olio senza alcuna resistenza, come se lo striscione non ci fosse!

E' bene chiarire che in Italia è proibito un qualsiasi lavoro aereo con l'ultraleggero, ma non il traino alianti.

Feci parecchi giri campo osservando che le temperature dell'olio e del liquido di raffreddamento si mantenevano nei limiti.

Meraviglioso apparecchio!

Cominciai ad allenare Giacomo a questo *nuovo* aereo, molto più veloce del Tucano (che è privo di flaps), su cui aveva imparato e col quale, peraltro, sarebbe stato esaminato.

Il P.92 faceva tutto da solo e mi dovetti davvero sforzare per creare condizioni di *difficoltà* (assetti inusuali per esempio) superabili con appropriate manovre.

In una splendida giornata estiva decidemmo di navigare lungo costa, fino ad Agrigento e ritorno. Mantenemmo i 500 piedi regolamentari e, ad un certo punto, Giacomo mi passò i comandi avendo l'intenzione di *marchingegnare* col grande GPS incassato al centro del cruscotto, difficile da capire perché mancante del manuale.

Io intanto proseguivo e, osservando gli strumenti delle temperature, mi accorsi che, considerata la stagione, si mantenevano alte ma entro limiti accettabili. Cominciai a pensare di fare quota dove avrei trovato aria più fresca, ma anche perché volavamo accanto ad una zona impervia, prima di Licata, con pareti a picco su minuscoli golfi e poche spiagge affollate di bagnanti.

Stavo per iniziare la salita, quando improvvisamente le temperature se ne andarono al massimo, mentre si azzerava la pressione dell'olio.

Ecco, tanto per cambiare, ci risiamo!

Ridussi i giri e invertii la rotta sperando di tornare al campo: ma pochi secondi dopo sentii puzza di bruciato! Non mi restò che spegnere il motore staccando gli interruttori dei magneti.

Giacomo, sai nuotare? Mi rispose di sì e, consapevole della situazione in cui ci trovavamo senza che ne avessi colpa, si preparò a questa discesa forzata in mare. Ero doppiamente incavolato, avendo dimenticato a casa la valigetta contenente due salvagente autogonfiabili, acquistati proprio per dotarne l'aeroplano (un regalo che facevo anche a me).

Già a 70 metri dall'acqua, girato l'angolo d'un costone, avvistai uno spiazzo sopraelevato rispetto alla spiaggia piena di gente, adibito a parcheggio di automobili. Mi trovavo ancora a velocità di massima efficienza e fui certo di arrivarci.

Il quadro era chiaro, l'immagine si fissò nel cervello: auto a sinistra e, in fondo, un canneto ed un palo della luce... prua verso lo spazio libero... benzina chiusa, cinture strette e sportelli aperti.

Giacomo doveva tenersi pronto a frenare appena posate le ruote, perché io sarei stato impegnato a tenere diritto l'apparecchio su quel terreno sconnesso... full flaps e leggera scivolata... basso di velocità anemometrica... posai il carrello nei primi cinque metri... veloce al suolo per il vento proveniente dal mare... ruotino giù...

Giacomo tirò la leva del freno fino a torcere la lamiera di fine corsa e il muso dell'aereo si fermò in un fossato per lo scolo delle acque piovane, ad un palmo dal canneto! Scendemmo incolumi ed anche l'apparecchio, elica compresa, sembrava integro: ma poi ci accorgeremo che, per la brusca frenata, la balestra del carrello si era spostata indietro da entrambi i lati di qualche centimetro (con danni interni alla fusoliera). Naturalmente, grazie ai soliti telefoni cellulari dei bagnanti, arrivarono un'ambulanza, i pompieri, i vigili urbani, i carabinieri... ed una simpatica giornalista un po' *contrariata*, mi parve, nel vederci sani e salvi!

Con l'aiuto del proprietario di quel *Campo dei Miracoli*, **che due giorni prima era tutto un canneto** (misurato coi passi risultò lungo più o meno 75 metri), picchettammo l'aeroplano.

E, infine, un collega esperto venuto da Gela, smontò col nostro aiuto semiali e sportelli sotto un sole micidiale, caricammo il tutto sopra un camion del soccorso stradale e lo scaricammo infine al suo posto in hangar. **Si scoprì, poi, che si era spaccato proprio quel cilindro che trasudava e che aveva risucchiato, sputandoli dallo scarico, tutto l'olio e tutto il liquido di raffreddamento!** L'apparecchio fu infine ritirato da colui che lo aveva venduto e Giacomo venne rimborsato. **Fine di una storia che poteva essere bellissima!**



ANCORA UN TOP FUN

Aspettai che i miei allievi e Giacomo (che però non volle più ricomparsi un aeroplano) superassero gli esami e svendetti il Tucano ad un Club vicino su pressanti richieste di alcuni vecchi amici, in quanto quello della loro scuola (con motore a due tempi) si era scassato in atterraggio senza, per fortuna, danni agli occupanti. Per quanto ne so, vola ancora. Perché l'ho ceduto? Perché, in verità, mi ero stufato di un apparecchio lento che non mi consentiva di fare lunghi trasferimenti. *Ma come*, direte voi, *il vizio non ti è passato?*

E' vero, malgrado tutto amo il volo anche adesso mentre scrivo, non faccio che pensarci: è proprio una incurabile malattia che hanno i vecchi piloti come me e che non hanno mai considerato l'aeroplano un *mezzo di trasporto!*

Navigando in internet ne avevo adocchiato uno in provincia di Brescia abbastanza veloce, ben strumentato e con buona autonomia: si trattava ancora di un Top Fun ma in versione assai migliorata e appariva diverso: questo, infatti, montava un motore a quattro cilindri e quattro tempi. Prima ero stato da qualche altra parte con Luigi, a vederne uno in legno ad ala bassa, un Asso costruito da kit: ma ci trovammo così tanti difetti da rimanerne sconcertati.

L'anziano proprietario del Top Fun era senza dubbio persona seria: per certe sue esigenze lo aveva messo in vendita in uno dei tanti siti appositamente realizzati. Le foto erano stupende.

Ci siamo scambiati vari messaggi e, dopo esserci accordati sul prezzo vantaggioso per entrambi, lo pregai di farlo controllare da un tecnico di fiducia, considerato che l'apparecchio non volava da molto tempo. Soprattutto il motore (sostituzione di candele e olio, controllo della compressione e quant'altro).

Mi rispose che certamente lo avrebbe fatto, senza per questo addebitarmi le relative spese (un vero signore): l'avrei trovato in ordine, pulito e col pieno di carburante!

Partii con un volo di linea per Verona, accompagnato da Claudio D'Angelo (mio ex allievo e ottimo volatore col suo bel Citius acquistato nuovo) avendo bisogno di un copilota nel lungo volo di ritorno. Per inciso, adesso (anno 2017), dopo lunghi ed estenuanti esami, ha coronato il sogno di tanti piloti: è istruttore anche lui!

C'erano stati temporali al nord, ma non potevamo rinviare la partenza avendo già comprato i biglietti non rimborsabili.

Fummo accolti dalla figlia che gentilmente venne a prenderci in aeroporto e, poi, dall'intera famiglia che ci ospitò nel loro Agriturismo. Subito dopo andammo nel campo di volo per provare l'apparecchio. Era custodito in un piccolo hangar privato e mi fu data assicurazione che era stato ispezionato, che il motore era partito al primo colpo e non era stata trovata alcuna anomalia.

Lo portammo fuori. Il terreno era bagnato ma praticabile e, solo allora, mi resi conto che la ruota anteriore era pivotante.

Ora, per quanto riguarda i bicikli, avevo rullato anche col ruotino posteriore del Dornier non comandato dalla pedaliera; mai con questo tipo di ruota.

Non me ne ero accorto guardando le foto. Rimasi perplesso, perché prima avrei dovuto imparare io per poi insegnarlo agli allievi! Pazienza, capivo che agendo coi freni indipendenti sui pedali si potesse rullare agevolmente: acquistando poi velocità la ruota, che girava in una forcella piegata all'indietro, si sarebbe raddrizzata automaticamente. Ci provai e, sul quel terreno molle, appena toccavo un freno la ruota se ne andava di lato, o tutta a destra o tutta a sinistra! Niente, non ci riuscivo.

Pregai il proprietario di fare tutto lui. Il motore girava bene, le manovre a terra erano corrette, l'allineamento fu perfetto ed il decollo davvero breve. Quando già a trenta o quaranta metri... **il motore piantò all'improvviso!**

Quel pilota, dimostrando esperienza, riuscì a fare un perfetto atterraggio in campagna ben oltre il fine pista!

Aeroplano integro ed entrambi illesi. L'unica a preoccuparsi fino a rischiare il collasso fu la figlia, confortata fortunatamente da Claudio; poi insieme corsero verso di noi in quel campo infangato.

Non fu semplice trainarlo, le ruote affondavano nel terreno molle e, tuttavia, riuscimmo a spostarlo di una decina di metri; per il mio c'era voluta una jeep, dopo quell'atterraggio sulla spiaggia sabbiosa per analoga piantata di motore!

Poi il proprietario, considerata la fatica cui si era assoggettata anche la figlia, salì a bordo e provò a rimettere in moto quel *bizzoso* motore... che partì immediatamente!

Noi spingevamo dalle controventature e lui *pigiava sulla manetta* col risultato (abbastanza scontato) di mettere giù il muso dell'apparecchio e rompere l'elica, i cui pezzi volarono (quelli sì) in tutte le direzioni, ben lontani da noi!

Con sforzi disumani, infangati dalla testa ai piedi, riuscimmo infine a riportarlo in pista e ricoverarlo, ferito, nel proprio hangar.

Anche questo incidente, come quello col Dornier, non mi si può addebitare (spero non vi dispiaccia): ma ne fui coinvolto e l'ho voluto raccontare!

A molti di voi questo libro sembrerà monotono: ma cercate di immedesimarvi, pensando di essere seduti accanto a me, in quegli stessi momenti, e vi accorgerete che aumentano i battiti del cuore mentre l'adrenalina comincia a scorrere nelle vene!

In effetti, vi do ragione: bisogna viverle queste avventure (o meglio, *disavventure*) che, comunque, non auguro a nessuno.

L'ULTIMO APPARECCHIO

Non comprai, ovviamente, quel Top Fun e optai per un altro apparecchio visto in una aviosuperficie siciliana, dove ero andato con Claudio che doveva far manutenzione il proprio aereo dal locale Centro Servizi.

Era un Kitfox IV triciclo, anche questo col motore a quattro tempi praticamente nuovo ma fermo, come l'altro, da molti mesi in quanto il proprietario, che con dispiacere lo avrebbe venduto, lavorava all'Estero.

Contattato con difficoltà e saputo che l'aereo volava al doppio della velocità del Tucano (ciò poteva bastarmi), concordammo il prezzo ed ottenni, intanto, l'autorizzazione a provarlo.

Fatta controllare la compressione, questa risultò ottimale in tutti e quattro i cilindri. Tubi benzina un po' rinsecchiti ma fascette strette e il resto apparentemente in ordine.

Dopo un paio di rullaggi lo ricontrollammo in officina e finalmente lo portai in volo, con Claudio a fianco. Decollo corto, eccezionale salita, velocità di crociera a 85 nodi, con tutta potenza a 100, stallo a 25, atterraggio dolcissimo... che volare (ops!) che volere di più?! Lo lasciai dunque nelle mani dello specialista per un'accurata manutenzione. Mi telefonava: *che dici, mettiamo i tubi antifiamma? il gascolator nuovo? e questo e quest'altro?* Ma certo! Potevo dire di no? Dopo i guai passati e tenendo molto alla Sicurezza (sic)?

Ci credo ancora? Volevo adoperare anche questo apparecchio per la Scuola. Insegnare è stato sempre il mio *pallino* e non certo per guadagno: con tanti aerei sfasciati..!

Ma intanto riflettevo che ho speso un capitale per il loro acquisto ed anche un mucchio di soldi in manutenzioni: ogni volta che controllo il saldo del mio conto corrente mi viene da piangere!

Eseguiti i pagamenti, quest'altro aereo quasi *perfetto* fu mio.

E finalmente, dopo una lunga attesa causa maltempo (siamo in inverno), andai a prendermelo felice e contento.

La traversata doveva durare un paio d'ore, ma c'era vento contrario... *e chi se ne frega, pensavo, impiegherò mezz'ora in più!*

Intanto mi godevo il volo e notavo che l'apparecchio incassava la turbolenza senza scomporsi. Al campo mi aspettava Claudio: e lì non c'era vento (davvero strano!). Entrai in finale lento ma un po' lungo avendo notato che la prima parte della pista risultava infangata per un recente temporale.

Atterrai sull'erba alta e poco dopo sentii un botto come se avessi preso una pietra: il muso si abbassò e anche questa bell'elica di legno (come quella dell'aereo *bresciano*) si frantumò in mille pezzi! Il motore si fermò.

Chiusi gli interruttori dei magneti e scesi sentendomi una schiappa. Ispezionammo la pista, ma non c'erano pietre!

Giorni dopo accertammo che **nel mozzo anteriore mancava la boccola sinistra** (non visibile al check, considerato il grasso che copriva il mozzo) **mentre c'era quella di destra: entrambe dovevano bloccare il cuscinetto su cui gira la ruota.**

Questa, sul terreno sconnesso, aveva slittato a sinistra piegando la forcella che appariva solida ma era di comune alluminio, lo stesso utilizzato per costruire le *pentole*, per intenderci.

Non solo, ma i tubi del castello motore erano d'acciaio inox (non al cromo-molibdeno come quelli della fusoliera) e si erano piegati.

Un altro mio ex allievo, Calogero Provenzano, che lavora l'acciaio con cui costruisce quelle sedie mobili che s'arrampicano sui passamani delle scale per portare su e giù i *disabili come me*, dopo aver preso accuratamente le misure e realizzato al computer un disegno tridimensionale, rifece gamba e castello con tubi più grossi e robusti, montò il tutto sull'aereo, installò il motore e... non volle essere pagato!

Da un collega pilota, *amico* di vecchia data, avevo acquistato intanto un'elica tripala usata, con passo variabile a terra, dimostratasi poi inadatta.

Non mancava più nulla e l'apparecchio, bello come prima (almeno per me), fu nuovamente pronto al volo!



L'ULTIMO VOLO

Il motore del Kitfox girava pulito ma non dava tutti i giri.

Pur tuttavia decisi ugualmente di partire da quella pista, ormai abbandonata (il proprietario del terreno ci aveva sfrattato), per quella del nuovo campo realizzato con notevoli sacrifici a pochi chilometri di distanza.

L'ala dell'apparecchio ha un'apertura di 9,70 metri ed il comportamento in volo è quasi quello di un motoaliante; per cui, da solo a bordo e con poca benzina, non avrei avuto problemi a decollare.

Verificate a piedi le condizioni della pista (memore del danno provocato al Macchino) ed eseguito un check accurato all'apparecchio, mi allineai e decollai in meno di cento metri.

Durante il breve volo mi accorsi che il muso tirava a destra e in basso: già da prima mancava il trim, ma l'apparecchio risultava ben equilibrato a velocità di crociera, ed in salita o discesa bastavano leggere pressioni sulla cloche. Il difetto era dovuto, supposi, al nuovo castello ricostruito integralmente, risultato più alto di un centimetro e, forse, con un'angolazione sbagliata.

E comunque, i due inconvenienti si potevano eliminare con alette compensatrici fisse sugli equilibratori orizzontale e verticale o con rondelle nei perni del castello motore.

Atterrai normalmente ma con un lungo planè. Poi, al parcheggio, feci le mie brave considerazioni ai soliti *amici esperti*.

Giorni dopo chiesi ad uno del *mestiere* di accorciare le semiali di circa trenta centimetri per parte; e lo fece a regola d'arte.

Due le ragioni: difficoltà a ricoverare l'apparecchio al suo posto in hangar attraverso la porta scorrevole larga dieci metri (poco più dell'apertura alare originale) e per farlo *galleggiare* meno in atterraggio. Avevo provato, intanto, il motore al punto fisso, dimostrando che era calato di parecchio il massimo dei giri. Senza cofano ottenevo tutta la potenza; rimosso il cofano dava 500 giri in meno!

Sostituita l'elica con una di legno, uguale a quella che si era rotta, regalatami da un pilota conosciuto da poco (il *vecchio amico* me l'aveva venduta!) non si riuscì ugualmente a risolvere il problema.

Frattanto era venuto a trovarmi un nuovo aspirante allievo, certo Pietro Garifo, proprietario di pullman da turismo e provetto meccanico. Poiché amava il rischio, così mi disse, volle venire con me in alcuni voli di collaudo. Mi stancai di rifiutare e alla fine accettai.

Nel primo, con lui abbastanza pesante come me, decollai ugualmente con 4.600 giri (il massimo al punto fisso doveva essere di almeno 5.000) e, mentre osservavo il comportamento dell'aereo, gli impartii la prima lezione, meravigliandomi poiché stava leggero sui comandi! Generalmente chi guida mezzi pesanti all'inizio stringe con forza la cloche e spinge sui pedali!

Gli chiesi, perciò, se avesse già pilotato un aeroplano, ma Pietro mi assicurò del contrario.

In atterraggio (per fortuna a inizio pista) si sganasciò dalle risate mentre aspettavo che l'apparecchio si fermasse *spontaneamente*, in quanto **il freno, controllato in partenza e in sottovento** (tirando la leva ci si accorge che *tiene*), **aveva mollato di colpo!**

Si era staccato il tubicino di plastica della minuscola vaschetta contenente l'olio idraulico posta sotto il sedile! Pietro la sostituì poi con una *molto più grande* (credo quella della Fiat 500!) e strinse il tubo con fascette in modo che il fluido non potesse più fuoriuscire.

Non è il solo inconveniente che avemmo nei vari collaudi (ma... *sorvoliamo!*) durante i quali, tuttavia, continuai ad impartirgli, con profitto, altre lezioni di volo.

Ritenemmo entrambi che, essendo diminuito lo spazio fra cofano e motore, non era più sufficiente l'aria fresca entrata dalle bocche anteriori e ne arrivava poca ai filtri dei carburatori. Vennero perciò applicate delle bocche sul cofano molto vicine ad essi e se ne aprì una terza centrale, molto larga, rivolta all'indietro per creare una depressione atta a risucchiare aria dalle aperture anteriori.

Niente di niente.

Pietro costruì ed installò un air box provvisorio con tubi di plastica, ma neanche stavolta ottenemmo apprezzabili risultati.

Il mistero durò per parecchio tempo. Una notte, in dormiveglia, *vidi chiaramente* il difetto. L'indomani ne parlai a Luigi Gueli, il pilota dall'*occhio attento*, che però rimase perplesso: *no, non può essere! comunque, proviamo.*

Cosa mi ero sognato? Che le levette di apertura dei due carburatori, quando avanzavo la manetta si bloccavano in alto sul cofano! Sporcammo la loro sommità con smalto rosso, rimontammo rapidamente il cofano, portammo avanti le manette e scoprimmo che una, effettivamente, aveva lasciato il segno! *Parapsicologia?* No, ragionamento inconscio (castello più grosso e più alto!). Un carburatore apriva a metà.

Grattammo internamente il cofano nel punto incriminato e finalmente il motore, dopo averlo scaldato, diede tutti giri. Il minimo, però, restava alto e nessuno pensò che, magari, portando indietro la manetta potesse ripetersi il blocco di prima. Non lo so, ma il dubbio rimane bruciante.

Ad ogni modo, volli riprovare l'apparecchio in volo: e se in atterraggio quei giri alti del minimo l'avessero fatto correre avrei spento il motore. L'hangar era chiuso, Luigi e Pietro aspettavano sul piazzale. Non c'era quindi l'assistenza radio che poteva servire.

Quel giorno, **11 Marzo 2011**, l'apparecchio andava meravigliosamente bene: 90 nodi in crociera, diritto e livellato (grazie alle alette compensatrici montate da Luigi), 115 alla massima velocità, allo stallo circa 30... che desiderare di più?

Dopo un passaggio veloce in pista, che meravigliò molto i due amici, decisi di atterrare e mi basai sul fumo di una ciminiera che m'indicava la stessa direzione del decollo. Non ero riuscito a vedere la piccola manica a vento issata dalla parte del mare: ora ce n'è una regolamentare che invece mi avrebbe indicato la direzione opposta, in quanto sul campo il vento era cambiato.

E perciò in finale mi accorsi d'essere un po' *lungo*: dovevo riattaccare, ma sicuro e raggiante com'ero, mi dissi che con 500 metri di pista non ci sarebbero stati problemi.

La corsa d'atterraggio era piuttosto veloce, anche per il minimo alto: l'elica tirava ancora, ma **non pensai di spegnere il motore** (proprio non mi passò per l'anticamera del cervello, anche se ne avevamo parlato prima).

Del resto pilotavo da destra, come di consueto, e **la mano sinistra anziché andare agli interruttori dei magneti afferrò la leva del freno che si trovava in posizione centrale: la tirai con una certa forza e... si staccò di netto la gamba anteriore con conseguente cappottamento! Io rimasi appeso alla cintura di sicurezza mentre i pezzi dell'elica partivano, al solito, in tutte le direzioni (con grave rischio per i due presenti in campo).**

Sottosopra i riferimenti cambiano e, benché lucido, non riuscivo a trovare la maniglia della portiera né gli interruttori dei magneti (ma il motore si era spento ugualmente).

Luigi staccò i magneti e Pietro mi estrasse dall'abitacolo, mentre la benzina usciva a fiotti sul motore fumante!

Grazie di cuore ad entrambi, il rischio d'incendio stavolta fu reale (le fiamme certamente avrebbero investito tutti e tre).

Aeroplano distrutto ma io (il *mitico* istruttore, come qualcuno ebbe ad affermare) mi ritrovai con una ferita in testa, due vertebre rotte ed una costola lesionata. Mentre scrivo sono consapevole che, pur avendo oggi la venerabile età di 80anni, la memoria non mi manca... **però, allora (ed ero ovviamente più giovane) ho scordato di spegnere il motore!**

Perciò è tempo di chiudere col volo... anche perché non ho più soldi per comprare un altro apparecchio, pur essendomi ancora sottoposto a visite mediche per mantenere in vita l'abilitazione di istruttore (o distruttore?). Ma quest'anno di grazia 2018 (o disgrazia?) mi lascerà scendere sicuramente l'attestato.

Fine!

Ma non è stata una bella fine!



Però un paio di episodi desidero ancora raccontarli.

E mi sento ancora colpevole!

MI SENTO COLPEVOLE

Già. Ho quattro piloti morti sulla coscienza, per non aver parlato quando potevo. E mi spiego. Così forse mi libererò del peso che da tempo mi opprime. Comincio adesso, ma non ne farò i nomi anche perché non li ricordo.

1° Episodio

Un signore di una certa età che voleva conseguire il brevetto di pilota AG in Aeroclub era stato bocciato agli esami due o tre volte. Così venne a trovarmi al Campo di Volo in cui operavo per chiedermi se potevo aiutarlo a conseguire l'attestato ULM.

Poiché allora facevo ancora l'istruttore, non ricordo più con quale apparecchio, gli risposi che poteva iscriversi al Corso in atto e, così, avrei potuto addestrarlo e presentarlo con gli altri miei allievi ai prossimi esami. Ne fu contento!

Ma pochi giorni dopo superò finalmente gli esami di pilota AG e non tornò più a trovarmi. Seppi che si era anche comprato un magnifico aeroplano che avevo già visto in volo.

Un certo giorno mi trovavo col mio vecchio camper in un'aviosuperficie, su cui possono operare gli ultraleggeri ma anche gli aeroplani e in cui il pilota istruttore è un mio ex allievo.

Mentre chiacchieravo con lui sentii arrivare quell'aeroplano, che si riconosceva dall'inconfondibile rombo del motore. E si capì che veniva a trovarci. Entrò in sottovento e poi in finale, ma col vento alle spalle (la grande manica a vento sventolava ben tesa); così l'amico istruttore si mise in mezzo alla pista e muovendo le braccia gli fece segno di non atterrare.

Macché, quel pilota ignorò il suo divieto. E, però, essendo l'aeroplano arrivato "lungo", fu costretto a riattaccare... **Quindi virò per tornare in sottovento coi flaps estesi!**

Questa è una condizione in cui l'aeroplano può entrare in vite dalla parte opposta e andare giù, ovviamente... ma per fortuna non successe. La stessa cosa si ripeté per altre due volte, mentre il titolare della locale Scuola si sbracciava per dissuadere quell'ostinato pilota, che finalmente toccò terra con grande frenata che lo fece sbandare a destra e a sinistra!

Quel pilotone, sceso dall'aereo si avvicinò a noi e, avendomi riconosciuto, mi disse: *“Oh Michele, se avessi saputo che c’eri tu non ci sarei venuto e non avrei fatto questa cattiva figura...”*.

Stavo per rispondergli che così si rischia la pelle quando aggiunse: *“...ma sai, io volo portando con me un pilota esperto...”*.

E, infatti, era sceso dal lato destro un ragazzotto che non conoscevo. **Così pensai che non era il caso di parlare.**

E QUI HO SBAGLIATO!

L'intenzione era di chiedergli di fare alcuni circuiti con me, decollando ovviamente controvento e riattaccando poi, anche se non necessario, nel modo giusto, togliendo prima i flaps, uno alla volta, aumentando poi la velocità e, infine, virando per il sottovento.

Un certo giorno appresi che era partito col suo aereo per un certo aeroporto portando con sé un pilota, fratello del presidente dell'aeroclub in cui avevo operato io per tanti anni ed entrambi erano stati miei allievi.

Il co-pilota aveva conseguito l'abilitazione a quell'apparecchio il giorno prima e non s'aspettava certo la stessa manfrinata di allora, che all'arrivo si era ripetuta questa volta con esito disastroso, poiché **entrarono in vite dopo una riattaccata e virata coi flaps estesi!**

ED ERANO MORTI ENTRAMBI!

2° Episodio

Nel nostro campo di volo quattro neo-piloti avevano acquistato in società un magnifico ultraleggero ad ala bassa di una nota azienda che costruiva anche ottimi aeroplani.

Io non avevo più l'aeroplano, come già detto. Ma uno dei soci era una ragazza che un certo giorno m'invitò a fare un volo con lei.

Accettai volentieri, ovviamente, preparandomi a salire sull'ala per raggiungere il posto di destra che mi era congeniale.

Stavo per farlo quando uno dei soci mi si avvicinò per insegnarmi dove mettere i piedi..!

Pur avendo pilotato monomotori e bimotori ad ala bassa (il Rondone, il Tampico, il Twin Comanche, eccetera) non dissi nulla e, col sorriso sulle labbra, lo lasciai fare.

Quel volo locale con la ragazza fu tranquillo, pilotava bene il suo aeroplano e me ne lasciò i comandi per saggiarne le ottime qualità. Infine lo riportò lei in campo eseguendo un dolce atterraggio.



E comunque, sapendo che quei neo piloti avevano certamente bisogno di un addestramento avanzato sul nuovo apparecchio, stavo per mettermi a loro disposizione, gratuitamente s'intende.

E però stupidamente pensai che qualcuno di loro avrebbe creduto che volessi farmi dei voli a sbafo e non dissi niente.

Un certo giorno due di loro - fra cui il pilota che mi aveva *insegnato* a salire sull'ala - fecero un lungo volo e infine atterrarono.

Poi, all'imbrunire, quando altri piloti stavano ricoverando i loro apparecchi, decisero di fare un ultimo giro campo.

E FU DAVVERO L'ULTIMO.

Dal sottovento, coi flaps estesi, virarono stretti per portarsi in finale... e l'apparechio, entrato in vite opposta, si abbatté al suolo uccidendoli entrambi.

Si era ripetuto il dramma già vissuto, che sicuramente avrei potuto evitare!

E' PASSATO TANTO TEMPO DA ALLORA.

MA CONTINUO A PENSARCI!

CONSIDERAZIONI

Vorrei lasciarle ai lettori. Io non saprei cosa dire.

Sono stato un cattivo pilota? solo un sognatore? devo ritenermi fortunato per essere ancora vivo? ho raccontato episodi sconclusionati? continuo a farlo in queste pagine? Certo è che il cervello fa brutti scherzi, come ho già avuto modo di raccontare.

Magari provo a tornare lucido sbrogliando il gomito di pensieri che mi frullano in testa, anche se mentre scrivo ho dolori al piede destro ed alla schiena, da quando ho dovuto sbracare sulla spiaggia quel mio apparecchio il cui motore aveva piantato in sottovento (ricordate?).

E penso ai tanti piloti, migliori di me, che purtroppo non ci sono più: incredibilmente anche **Andrea Golfera**, il mio giovane istruttore al IV corso istruttori, pilota completo, preparatissimo e preciso senza farlo pesare, acrobata nato, innamorato del volo... c'è rimasto con un Canadair! In quel volo stava molto basso e sembra che, virando dopo il lancio, non abbia visto il costone di roccia nascosto dal fumo! Se si sgancia la bomba d'acqua a quota elevata, mi diceva, molta evapora sottraendo calore all'ambiente, col risultato che l'aria diviene più densa e il fuoco divampa con maggior vigore!

E allora volava basso per spegnerlo.

Ma forse questa *lezione* me la sono sognata: è passato troppo tempo da quando si chiacchierava di tutto un po' (aerodinamica, meteorologia e quant'altro non riportato dai libri di testo) e dello specifico argomento, come di altri, ho vaghi ricordi e confusi, in quanto il cervello cancella le nozioni di scarso interesse immediato.

Con Andrea l'ultimo quarto d'ora di ogni missione era acrobatico, realizzato con quelle manovre *dure* che piacciono al pubblico! Quando volavo da solo con lo splendido SF 260, l'unico aeroplano che mi sono sentito *vestito* con l'ala attaccata alle spalle, me le facevo *morbide*, come piacciono a me.

Mi spiego meglio. Andrea veniva da Lugo di Romagna, patria dei migliori acrobati da me conosciuti. E la sua acrobazia era quella da gara: ad esempio, il looping si tirava col *gimmetto* a 4,5 g (quattro volte e mezzo il proprio peso e quello dell'aereo) e, per disegnare nel cielo un cerchio perfetto, man mano che diminuiva la velocità durante l'arco in salita, si rilasciava la cloche lentamente a mantenere il raggio costante. Così si disegnava un cerchio perfetto.

Per quanto mi riguarda, *non lo sentivo* più al culmine, quasi in assenza di peso ... per cui stallavo in volo rovescio due volte su tre (tirando la cloche l'aereo si rimetteva).

Però quando volavo con un collega che fungeva da istruttore (e viceversa), i miei looping erano ad un paio di “g” costanti (forse qualcosa in più, ma non mi sollecitavano affatto) e disegnavo in cielo non un cerchio ma una “*elle*”, poiché traevo a me costantemente la cloche durante la salita con diminuzione di velocità. Quando, poi, alla sommità riaffacciava la terra nel tettuccio trasparente, la restituivo dolcemente fino a ritrovarmi livellato. E' chiaro che nella fase ascendente si dava tutto motore e si toglieva all'inizio di quella discendente.

Tanti altri espertissimi piloti che conoscevo direttamente o indirettamente c'erano rimasti:

Luciano Nustrini, un ingegnere pilota, preciso al punto che riusciva nelle prove di regolarità dei Giri Aerei di Sicilia a fare “zero” sui traguardi (né un secondo in più né un secondo in meno) quando ancora non c'erano i GPS, finì in mare col suo Falco e con la moglie mentre salutava, battendo l'ala, alcuni amici che partecipavano ad una regata.

Richard Bach, autore di splendidi libri, andò a sbattere col suo biplano contro un cavo dell'alta tensione posto prima del finale di un aeroporto in cui era già stato più volte e che, quindi, conosceva; e tanti altri di cui ora non ricordo i nomi.

Perciò io, che non sono alla loro altezza, posso dichiararmi fortunato?

Intanto sto *pensando a cose futili*, per esempio ai motori delle automobili guidate nella mia lunga vita che non hanno mai piantato: perché sì, quelli di qualche aeroplano e di molti ultraleggeri?

Pensieri sconnessi, è vero, non trovo un filo conduttore.

Perciò smetto di scrivere. Sono troppo stanco.

E pur amando ancora il volo, svisceratamente, ora mi sento un Icaro incosciente avendo tentato di fare cose superiori alle mie forze, capacità e possibilità. Penso adesso che **il mestiere del pilota istruttore**, svolto cercando di porgere agli allievi quei *dati* tratti dall'*esperienza* acquisita, è **il peggiore in assoluto** perché mette a repentaglio la loro vita, e quando si vola insieme o li si lascia da soli per la prima volta.

Parlo di me, naturalmente, e di questo libro con le mie *disavventure vere* che forse non servono, perché **ciascuno deve fare esperienza sulla propria pelle e, facendo i debiti scongiuri, afferma con convinzione: “a me non succederà mai!”**.

E penso che la cosa più terribile, quando si è *fuori gioco*, è l'abbandono da parte di coloro ritenuti amici (soci del Club ed ex allievi). Ti assistono, è vero, nei primi giorni o ti fanno visite di cortesia o qualche rara telefonata (*come stai?*) e poi ti dimenticano. Tutto un mondo (il mio mondo) che scompare, niente più legami col volo e coi suoi praticanti: ma è questa la sorte comune ai cosiddetti *piloti professionisti!*

E perciò *penso* al mio primo istruttore, **Gianni Bastiani**, che adoravo: dovette ritirarsi per una cataratta (l'intervento non riuscì) e si ritrovò a casa solo. Moglie e figlio l'avevano abbandonato, ma anche il Presidente, i Consiglieri e i Soci dell'Aeroclub in cui aveva operato per tantissimo tempo. Potei anni dopo fargli ottenere la pensione (in aggiunta a quella militare, insufficiente, ma che per fortuna aveva) dopo aver pagato all'INPS (ricordate?) tutti i contributi non versati dal 1954 in poi (io venni eletto presidente a fine '82, e mi pare d'averlo già detto).

Un giorno mi telefonò per dirmi: *sai, Michele, sono seduto a tavola con una scatoletta di tonno davanti... ma non trovo l'apriscatole!* Mi si strinse il cuore, mi precipitai a casa sua e lo portai nel miglior ristorante di Palermo.

Ripartì, poi, per la sua Trieste, dove andai a trovarlo una sola volta e infine... lo dimenticai anch'io!

In verità, in verità vi dico (è una frase già detta da Qualcuno?) che però io non sono stato dimenticato! Infatti, con mia somma sorpresa, al Club Albatros, del quale non sono più socio ma dove ogni tanto mi faccio vedere, hanno festeggiato i miei 80anni!

Ed è stata una cosa che mi ha riempito il cuore.

Quello in ginocchio o con la bottiglia in mano... sono io!



RECENSIONI ALLA 1^ EDIZIONE

Avventure nel mio cielo,
di Michele Gagliani, IBN
Editore, Roma 2012. Euro 13.

Questo libretto, opera di un pilota istruttore civile con quasi 50 anni d'esperienza, già presidente dell'Aero Club di Palermo, è una rassegna particolare, non di imprese ma d'incidenti effettivamente avvenuti, anche se non con esiti tragici. Partendo dai suoi primi aerei, il Piper Cub e i Macchi MB.308, e arrivando fino agli ultimi ultraleggeri, l'autore racconta, con tono divertito ma affrontando un argomento molto serio una lunga collana di incidenti. Quello che egli vuol dire è che la fatalità non esiste, esistono tanti piccoli errori che si possono verificare; dagli operai che abbandonano centochiodi sulla pista al meccanico che allaccia male delle tubazioni, dal motorista che certifica di avere cambiato le fasce a due pistoni senza averlo fatto al pilota che per troppa sicurezza parte con poca benzina per poi trovarsi il campo chiuso da un improvviso temporale.

JP4
GIUGNO 2012

Michele Gagliani
AVVENTURE NEL MIO CIELO
IBN Editore - Roma, 2012 - pp. 124 -
Euro 13,00

«[...] pur augurandomi che altri non debbano scrivere un libro come il mio», lo confessiamo, è una frase che poche volte ci è capitato di leggere in una prefazione.

Tutto è più chiaro quando a questa affermazione si collega quella con cui Pappagone, l'immaginario personaggio reso celebre da Peppino De Filippo, scongiurava il malocchio: «Aglia, fravaglie, fattureca nun quaglie; corna, bicorna, cape 'e alicce e cape d'aglio». La fortuna e, ovviamente, la sfortuna o il caso, chiamatelo come volete, è il compagno di viaggio di ogni aviatore e Michele Gagliani non fa certo eccezione. Tante storie in un solo racconto senza apparentemente un nesso logico se non quello dell'esperienza di un pilota durante tutta la sua vita aviatoria. È una finestra aperta sul mondo dell'aviazione sportiva, passione che unisce molte persone lungo tutto lo stivale. Un sentimento che si può comprendere in tutta la sua profondità dalle parole che l'autore usa per descrivere e parlare dei vari aeroplani che ha pilotato, come il P.60, il Piper PA.30 Twin Comanche o il Piper Cub J3, il «primo amore», come lo chiama affettuosamente l'autore.



Con un linguaggio semplice e diretto, l'autore cerca di comunicare le emozioni degli attimi di crisi, nei quali il fattore determinante è la preparazione, e cerca anche di spiegare che l'aviazione, anche il volo VDS, è una cosa seria. Attorno a questa narrazione, abbiamo anche una panoramica sull'aviazione generale in Sicilia e compaiono diverse figure, tra le quali due ricordate con commozione, Gianni Bastiani e Andrea Gollera. Non era però fine dell'autore narrarci la sua vita di volo, ma solo insegnare qualcosa facendo sorridere, e ci riesce, perché il libro è di lettura piacevolissima, una specie di "Fate is the hunter" italiano in piccolo. Assolutamente raccomandato a tutti i lettori.
Istituto Bibliografico Napoleone, via dei Marsi 57, 00185 Roma -
www.aviolibri.it.

Michele Gagliani, Avventure nel mio cielo, IBN Editore, Roma 2012, cm. 15 x 21, pp. 123. Euro 13,00.

L'autore, pilota civile e istruttore negli Aero Club da quasi cinquant'anni, racconta diversi incidenti e temuti incidenti - fortunatamente sempre risolti senza gravi conseguenze per lui o per i suoi compagni di volo - accadutigli nel corso della sua lunga attività.

Una serie di eventi che, tra l'altro, costituiscono quasi un manuale di "sicurezza del volo" e la cui lettura può risultare interessante e istruttiva per chi pratica per diletto o sport "le vie del cielo".

Disponibile presso l'Editore IBN, Via G. Mingazzini 7, 00161 Roma, tel/fax 06 4469828.

RIVISTA AERONAUTICA GIUGNO 2012

"Macchine volanti", appunto, che nei diversi racconti diventano un'estensione del proprio corpo in quel connubio che permette all'uomo di librarsi nell'aria.

Se questa è l'immaginary cornice di "Avventure nel mio cielo", la sua tela è colorata dalle centinaia di avventure e "disavventure" di un pilota che ha dedicato quasi cinquant'anni della sua vita a questa passione. Non pensavamo potessero capitare così tanti imprevisti: «Dai ghiaccioli al carburatore», che procurarono non poco spavento all'autore e alla moglie, "costretta", passateci il termine, a condividere con il suo uomo l'amore per il volo, a «un viaggio risicato», quando sull'aeroporto di Napoli atterrò con appena quattro litri di carburante. Un libro di facile lettura, dallo stile asciutto e scorrevole, che si presenta in modo sobrio e con una veste grafica che ricorda un diario di appunti.

Emanuele Salvati

Rivista Aeronautica n. 2
GIUGNO 2012

I caratteri sono troppo piccoli, è vero. Poco importa. Sappiate solo che le recensioni ci sono state. Ma se qualcuno volesse leggerle, potrà farlo con una lente d'ingrandimento. Boh!

INDICE

Premessa	Pag.	3
Il mio primo amore	“	7
Momenti magici	“	10
Scherzi del cervello	“	14
Un viaggio risicato	“	17
Finalmente un bimotore	“	20
Un pugno nello stomaco	“	23
Il fulmine globulare	“	25
Gita ghiacciata e sfumata	“	29
Lo scimmione	“	31
Sulle Alpi	“	34
Portanza negativa	“	38
Concorrente speciale	“	43
Ghiaccioli al carburatore	“	46
Il restauro	“	49
L'atterraggio di precisione	“	52
Un viaggio a Bolzano	“	54
L'attività di lanciatore	“	61
I voli da diporto o sportivo	“	70
Il Macchino ultraleggero	“	75
Impegnatissimo	“	78
Falsi contatti	“	81
Ritorno al passato	“	83
Un nuovo aereo... usato	“	85
Il campo dei miracoli	“	91
Ancora un Top Fun	“	95
L'ultimo apparecchio	“	98
L'ultimo volo	“	101
Mi sento colpevole	“	106
Considerazioni	“	109
Recensioni alla 1 ^a edizione	“	113

COSA TROVIAMO IN AVVENTURE NEL MIO CIELO ?

*“Aglione, fravaglie, fatture ca nun quaglie: corna, bicorna,
cape ‘e alice e cape d’aglione”.*

**Così Pappagone scongiurava il malocchio nelle sue
commedie di successo.**

**I lettori facciano altrettanto se credono nella iettatura!
Ma io non voglio spaventare nessuno, raccontando storie
di volo in cui ho corso rischi e che, perciò, rimangono
imprese nella memoria.**

**L’intenzione è di far sorridere, pur augurandomi che
altri non debbano scrivere un libro come il mio.**

**Al termine di una carriera di pilota durata quasi
cinquant’anni, mi piace, così come piace ai vecchiacci
come me, il passato lontano e recente.**