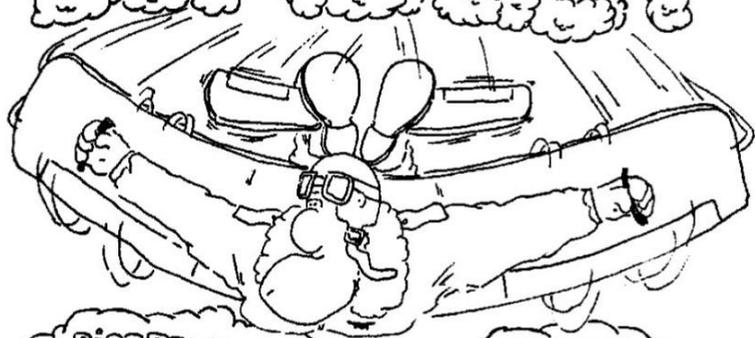


Michele Gagliani



I PILOTI DELLA DOMENICA

1
2
**PILOTI
DELLA
DAMELINDA**



**BIOGRAFIA DI
MICHELE
GAGLIANI**

**DISEGNI
DEL FIGLIO
PAOLO**

Mi scelgo il più bell'angolo di cielo

mi fondo nell'ala e poi nell'aria

finché sono soltanto un'anima

su un raggio di sole.

Richard Bach

PREFAZIONE DEL DIRETTORE D'AEROPORTO

SERGIO DI LALLO

Mi raccomando, figlio mio, vola basso e piano!

Era la storiella della mamma campagnola, preoccupata per il figlio che voleva diventare pilota. Ed è, forse per una certa similitudine, il titolo che Michele Gagliani ha dato al suo libro, per così dire, di memorie:

I PILOTI DELLA DOMENICA!

Ciò ricorda quegli automobilisti che nelle feste comandate sono i più candidati agli incidenti!

Ma non è certamente il caso di Michele né di quei piloti che hanno fatto del volo la realizzazione del sogno di tutta la loro vita.

Mentre invece lo si può certamente riferire a coloro i quali volano (si fa per dire) per raggiungere il limite delle ore necessarie al rinnovo della licenza di pilotaggio. Di questi bisogna diffidare, per la mancanza di esperienza e la consequenziale imperizia che li porta certe volte, forse troppe, a sbracare.

Come accadde su un certo aeroporto della Toscana. Piccolo aeroporto, sede solo di Aero Club.

Era una tipica giornata di agosto, calda, anzi afosa, ove l'unico refrigerio non era dato dall'ombra, nell'assoluta calma di vento, ma dall'altitudine cui ci si poteva portare col proprio aeroplano.

E lui, l'anziano pilota, con all'attivo poche decine di ore, ma con un collega *esperto* seduto accanto, parte nel pieno della canicola con un Paulistinha, monomotore ad ala alta, poco più di cinquecento chili di peso massimo, e s'arrampica nel cielo rovente.

Ecco, al rientro, riapparire nell'aria tremolante la chiazza verde del campo. Si appresta all'atterraggio, sull'erba, si mette in lungo poi corto finale, cercando di toccare.

Ma una termica, di cui non sospettava l'esistenza, lo riporta in su come fosse un veleggiatore!

Ci riprova più volte e scende infine a bassa velocità, col muso alto appeso all'elica, improvvisando la tecnica del secondo regime adottata dagli esperti piloti dei Dakota DC3 negli atterraggi precauzionali a Pantelleria, quelli da sud che li costringevano a sfiorare l'altura di Bukkuram dove erano sempre presenti analoghe turbolenze.

Finalmente l'atterraggio si consolida: un po' troppo, però, in quanto la termica era temporaneamente scomparsa.

Tanto consolidato l'atterraggio che il carrello si piega e lui, il pilota, si ritrova con la dentiera spaccata in due dal microfono che teneva accostato alle labbra!



Ancora con un Paulistinha, questa volta in rullaggio per prepararsi al decollo, lei, la Guya, dall'insolita professione di sessatrice di pulcini (tipica attività giapponese).

Non contrasta con la cloche il vento, piuttosto sostenuto e capotta rimanendo appesa alle cinture di sicurezza, a testa in giù nascosta dalla gonna e con le cosce scoperte ... su cui s'appuntano i cupidigli sguardi sessatori dei presenti!

Sono tanti gli aneddoti del volo che vedono protagonisti i piloti della domenica, i quali fanno negli Aero Club esperienza di vita associativa, quasi da college, respirano un'aria meno inquinata dalle traversie quotidiane e narrano poi a colleghi e curiosi terribili stupefacenti avventure, magari esagerandole alla maniera dei cacciatori e dei pescatori.

Ma non Gagliani, che nel suo racconto è qualcosa di più.

Traspare dalle sue note una passione che lo fa somigliare al gabbiano forse o meglio al falco od al nibbio che allignano bene sugli aeroporti.

Ho volato con lui, ovviamente da passeggero, ed ho visto come egli parla con la macchina che ha nelle mani, ci ragiona, così come ragiona con gli elementi che lo circondano nel tutt'uno che è con l'aeroplano.

Li interpreta, talvolta li sfida e li vince, mentre la sua natura, al di sopra dei vincoli terreni, si manifesta in tutta la sua interezza; e dal volo egli trae la sua poesia.

La sua anima di poeta del volo si trasferisce anche in chi gli sta accanto, passeggero o allievo che sia.

E, perciò, mi piace considerare il suo libro, che ho letto tutto d'un fiato ma che, poi, ho rimitato centellinandolo come la classica *tazzulella 'e caffè*, un manuale di istruzione, quasi trascendentale, poiché contribuisce a formare il carattere dei futuri piloti aggiungendo alla tecnica quel quid che ognuno può far suo attraverso il filtro della propria sensibilità.

Sergio Di Lasso

PROLOGO

Fin da ragazzo ho letto eroiche biografie di aviatori e mi sono sempre detto che erano stati fortunati (si fa per dire) ad incappare in una guerra, altrimenti chi mai li avrebbe conosciuti?!



Oppure storie di trasvolatori solitari, ma sempre eroi, uomini che avevano compiuto gesta fuor del comune.

Nessuno ha mai narrato i drammi e le avventure degli umili Piloti della Domenica e non mi sembra giusto.

Così, essendo anch'io uno di loro, vorrei modestamente portarli alla ribalta, ponendomi al centro della storia non per protagonismo ma solo per avere un filo conduttore. E forse Loro, ritrovandosi nelle figure e nei fatti, pur ridendo si commuoveranno un pochino e lasceranno cadere sui fogli una lacrimuccia blu.

Non vorrei, tuttavia, violare la loro privacy e, comunque, le mie intenzioni non sono cattive: ometterò le cattiverie, lo giuro!

Mi scuso, anzi, fin d'ora, con chi dovesse sentirsi leso, e lo prego di non querelarmi anche perché ... non ho quattrini per difendermi o pagare indennizzi.

Se sarò capace di scrivere uno di quei racconti che si leggono tutti d'un fiato, avrò raggiunto il mio scopo. E può anche darsi che qualcuno, divertendosi, sia tentato dal Pilotaggio, ma lo sconsiglio, è una brutta malattia.

Episodi tristi, poi, faranno inevitabilmente parte della commedia e non li tacerò perché spero, tra una lacrima ed un sorriso, che se ne possano trarre utili insegnamenti.



Questo spilungone ero io tanto tempo fa!

CAP. 1 – IL SEGNO DEL DESTINO

Tutto ebbe inizio tre mesi prima di sposarmi, nel 1964.

Cercavo un appartamento da affittare, ma a Palermo non era facile trovarlo per la somma che potevo permettermi. Avevo un impiego di cottimista alla Regione Siciliana e quanto guadagnavo sarebbe appena bastato (forse) per vivere in economia.

Laura non lavorava, era studentessa in legge, e in casa ci sarebbe stato il mio solo stipendio che superava di poco le centomila lire al mese. Ma bisognava pur trovarla la casa!

Possedevo una Bianchina acquistata d'occasione e, con quella, andavo alla spasmodica quanto infruttuosa ricerca dell'agognato nido. Nell'imbottitura del sedile di sinistra si era formato un buco grosso così a forza di sfregamenti per il continuo sali e scendi: *Scusi, mi sa dire se nel palazzo ci sono appartamenti da affittare?* chiedevo a portieri ed inquilini ... finanche al guardiano di una clinica in costruzione!

Anche gli agenti immobiliari allargavano le braccia, non prima d'avermi alleggerito di qualche biglietto da mille.

Inaspettatamente, il miracolo!

Sì, l'appartamento c'è, in via Cappuccini, piano attico, molto vicino al mio ufficio; saloncino, tre stanzette, cucina, bagno ed un'immensa terrazza. A detta del portiere costa poco, trentaduemila appena. Impossibile!

Bah, proviamoci, andiamo a trovare il proprietario nonché costruttore del palazzo.

Occorre qui, per evitare che la cosa sembri inventata, descrivere brevemente il personaggio.

Quasi analfabeta, uomo di rispetto, ricco e potente, artefice principale del boom edilizio a Palermo.

Quel pomeriggio non era allo studio; il figlio ci dice che dobbiamo aspettarlo e, comunque, la richiesta è salita a trentacinque.

E' un buon prezzo e crediamo di sognare. Tuttavia fingo di contrattare: inutile, dobbiamo aspettare suo padre.

Passa un'eternità (mezzora circa) ed alla fine arriva, incazzato nero per ragioni sue, tanto che pure il figlio gli si tiene alla larga.

Ma poi, mosso a compassione dal mio sguardo supplichevole, gli si avvicina e gli mormora qualcosa ...

Chi vai dicennu? Parra forti! Chisti vonnu l'appartamentu di via Cappuccini? Ci dumannasti trentacincu o trentaddui, fammi capiri? Vulissiru 'na carizza? E daccillu a ventottu! sbotta con voce tonante.

Quel timido figlio di cotanto padre non ha il coraggio di ribattere e, senza alcuna formalità, con un'alzata di spalle mi consegna le chiavi.



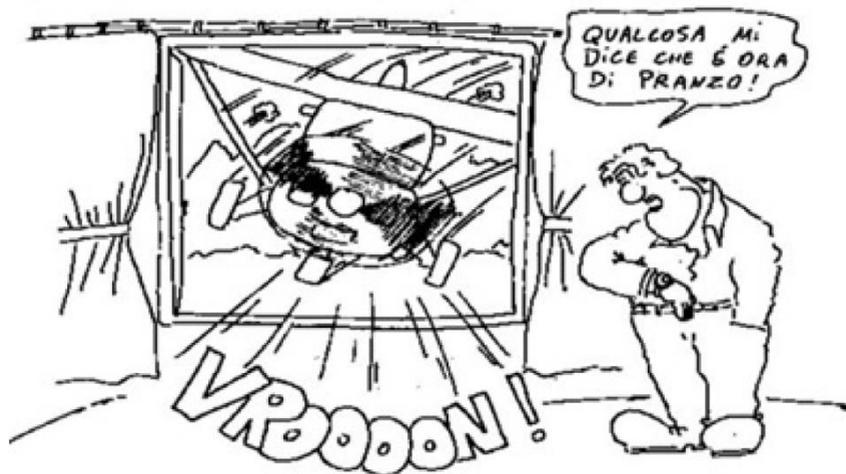
L'indomani mi ripresento al Boss con uno schema di contratto in carta bollata e per poco non perdo l'affare: dovevo saperlo che in certi ambienti basta una stretta di mano!

Ci sposiamo, viaggio di nozze con la "600" di papà, acquisto di un lampadario a Milano con i soldi destinati alla Svizzera, e finalmente prendiamo possesso della casa.

Dalla terrazza, nel tramonto dolce di fine aprile, si gode un panorama fantastico, si respira aria buona e si avverte poco il rumore della strada. Mi appoggio alla ringhiera e guardo giù ...

v v R O O O O O N

... e guardo su sbigottito! Un aeroplano è passato come un lampo a pelo di terrazza ... ho rischiato la decapitazione!



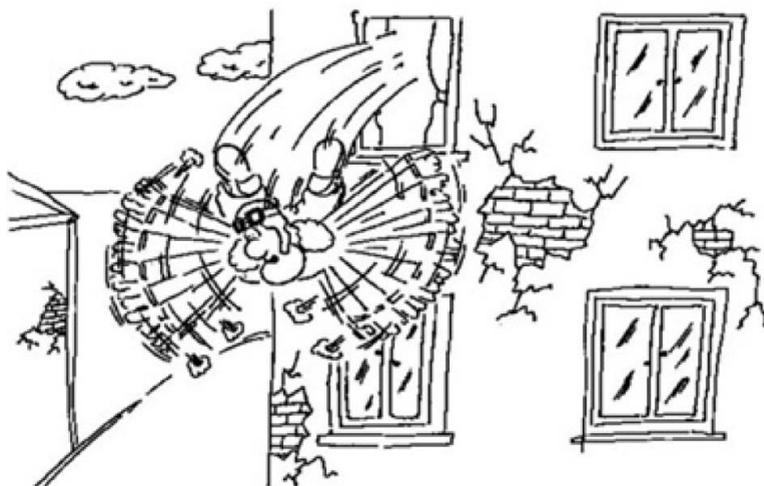
La scena si ripete quasi ogni sera.

Giorni dopo scopriamo che nell'appartamento a fianco abita l'istruttore di volo del locale Aero Club, il quale coi suoi passaggi avvisa la moglie che è giunto il momento di preparare la cena, perché lui ha finito di lavorare e sta per tornare a casa (come fare sennò senza telefono..?!). Da piazza Indipendenza dov'era il mio ufficio, la via Cappuccini sale diritta per un paio di chilometri verso le colline a ovest, attraversa la circonvallazione e si chiama ora via Pitré che giunge a Boccadifalco, una borgata periferica da cui prende il nome l'adiacente aeroporto.

C'ero stato tante volte da bambino con lo zio Pippo, che era un funzionario della Direzione Aeroportuale. Più o meno a dieci anni avevo avuto il Battesimo dell'Aria con un velivolo triposto, imbracato alle spalle del pilota in una specie di strapuntino laterale.

A scuola raccontavo di voli avventurosi, di lanci col paracadute, e, a forza di raccontare balle ... quasi quasi ci credevo anch'io!

Quella prima ed unica esperienza aveva colpito la mia fantasia ed era rimasta così viva nella memoria da farmi desiderare, fin d'allora, di continuare a volare, con o senza aeroplano. La notte sognavo di lasciare il letto, aprivo le persiane del balcone e levitavo con le braccia aperte lungo la via maestra del paesello natio.



Ricordo quanto fosse difficile fare quota tra i fili della luce, ma poi, finalmente, diventavo leggero e salivo al di sopra delle case, il mio sguardo spaziava molto lontano, ed era tutto vero, reale, tangibile ... fino al risveglio!

Venivo a Palermo quasi ogni estate, ma ero timido e non riuscivo a chiedere allo zio di farmi volare ancora.

A fine giugno c'era il Giro Aereo Internazionale di Sicilia e, su Boccadifalco, il venerdì, giungevano tanti e tanti aeroplani colorati, per le due gare di sabato e domenica.

Io, nipote del Direttore Pippo Di Leo, avevo un PASS attaccato alla camicia e ne andavo fiero, perché mi consentiva di gironzolare tra quelle splendide macchine parcheggiate in lunghe file.

Lo zio stava in un box, sistemato in campo per l'occasione, e controllava i documenti di aeroplani e piloti. A sera concorrenti ed organizzatori si recavano in un teatro cittadino per il briefing (parola oscura). Restavamo in pochi in aeroporto, fino al tramonto, ed aiutavo a sistemare i numeri di gara sulle ali e sulle fusoliere.

Alla maggiore età decisi di entrare in Aeronautica Militare e, superati gli esami psico-fisici presso l'Istituto Medico Legale di Napoli, venni chiamato al 34° Corso AUPC (Allievi Ufficiali Piloti di Complemento) che cominciava a Lecce, sull'Aeroporto di Galatina.

Naturalmente erano state richieste preventive informazioni alle Autorità e, soprattutto, ai preti presso il cui istituto avevo frequentato, con profitto, i tre anni della scuola media inferiore (anche se gli ultimi dieci giorni li avevo passati in piedi dietro la lavagna per avere riso alla traduzione fatta da un collega alla parola Tanfilus ("Tànfilo") sbagliando l'accento (disse "Tanfilo") !

Prima di partire mi aveva chiamato il maresciallo dei carabinieri del paese natio per farmi leggere la dichiarazione di un prete che stimavo moltissimo (tre lauree, origini nobiliari) perché con lui discutevo di tutto, anche della Bibbia in cui mi pareva ci fosse qualche incongruenza (ad esempio, Giona nella pancia di una balena).

E' risaputo che dalla sua gola passano soltanto plancton e pesciolini, e non "cibo" ingombrante! Ma, poiché era stata tradotta dall'ebraico, sicuramente qualche monaco aveva travisato il nome del pesce (sarà stata qualche altra grossa bestia marina).

In quella lettera veniva dichiarato che io ero eretico, comunista, e altro ancora che non ricordo.

Il maresciallo mi disse: *Michele, io ti conosco, so che sei un ragazzo a posto e di ottima famiglia: perciò metto questa dichiarazione in fondo al cassetto. Ma se me la dovessero richiedere..!*

Partito che fui, dopo un lungo viaggio in treno giunsi a Lecce. E da qui col taxi a Galatina, dove era ubicato l'aeroporto militare.

Il primo mese fu felice.

Avevo legato con i colleghi di corso e con gli anziani, che la notte del nostro arrivo erano venuti in camerata a farci il *culo nero* (con spazzola e lucido da scarpe). Una tradizione goliardica che subii ridacchiando, una sola volta e con pochissimo danno; chi tentò di opporsi, invece, venne abbondantemente spazzolato quasi ogni notte per un paio di settimane.

In mensa avevamo tavoli per sei con tanto di menù. Il primo giorno lasciammo i berretti nuovi in anticamera e avemmo la spiacevole sorpresa di ritrovarli unti e bisunti. I soliti anziani ce li avevano sostituiti con i loro e non potemmo protestare.

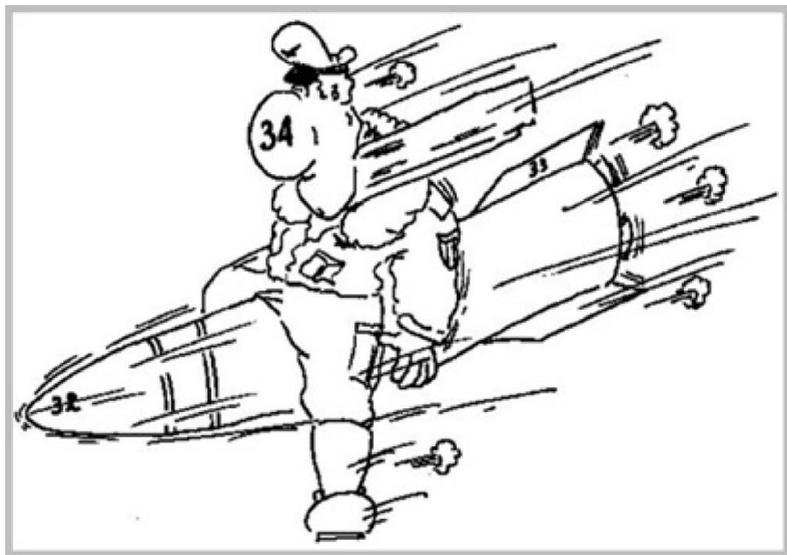
Ma ci vendicammo quasi subito.

Nel grande quadro raffigurante un pilota a cavalcioni d'un razzo, col **32** dipinto sull'ogiva e sul timone il **33** del Corso Sottufficiali, comparve il nostro indelebile **34**, proprio sul grosso naso del pilota!

Allineati e sull'attenti nel piazzale antistante, un sergente chiese, con voce perentoria, che il *colpevole* facesse un passo avanti: e tutti quanti, senza esserci preventivamente consultati, facemmo all'unisono un passo avanti!

Così fummo consegnati in campo per due settimane: niente più libere uscite!

E, comunque, nessuno tentò mai di cancellare quel bellissimo
TRENTAQUATTRO..!



Scherzi a parte, vivevo intensamente, mi sentivo realizzato e speravo di potere cominciare presto a volare. Era bello essere svegliati all'alba dal suono dei motori che venivano scaldati dai meccanici! Non avevamo ancora visto gli aeroplani (i Texan T6) se non da lontano.



Ciascuno di noi aveva in dotazione la tuta e il casco, custoditi nel proprio armadietto, nonché un mucchio di libri su cui avevamo cominciato a studiare tra un'esercitazione militare e l'altra; ero affascinato e sentivo d'essere nel mio mondo.

Venne la Festa della Madonna di Loreto, Patrona degli Aviatori, e scelsero i più alti, me compreso, per un picchetto d'onore che doveva ricevere gli ospiti all'entrata dell'aeroporto, nei cui pressi ci schierarono con un paio d'ore d'anticipo.

Piovigginava e, siccome a detta di qualche spiritoso si sarebbero arrugginiti i mitra in dotazione, ci fu concesso il ricovero nella vicina sala cinema. Non avendo nulla da fare se non raccontarci barzellette volgari e stantie, su invito pressante di un commilitone (con cui mi ero confidato) il quale mi spingeva a manate sulle spalle, mi sedetti al piano (un hobby che coltivavo come seconda professione) e snocciolai il mio repertorio.

Poiché applaudivano, continuai con un mio studio su Liszt e Chopin, facendo cessare (così ritenni) il brusio della platea.

Mi si era avvicinato, invece, senza che me ne fossi accorto impegnato com'ero in quella difficile esecuzione, un ufficiale con barba nera alla Balbo ed un sacco di gradi (i gradi erano la mia dannazione: per strada m'era capitato di salutare solennemente un Vigile Urbano ... subito dopo avere ignorato un Ammiraglio!).

Costui era il Grande Capo, il Comandante del Campo!

Finito di suonare, **mi** alzai e **mi** misi sull'attenti davanti a Lui che **mi** ordinò il riposo; poi si congratulò, **mi** strinse la mano e **mi** fece consegnare la chiave della sala perché nel tempo libero **mi** esercitassi a piacimento.

Avrei dovuto anche organizzare, se possibile, la banda musicale: gli strumenti c'erano e **mi** sarei dovuto cercare i suonatori nella massa dei militari in servizio!

Miiii! Quanti **mi**! In quel momento avevo in testa le altre sei note (do, re, fa, sol, la, si) e **mi** sentivo felice!

Ma (questo “**ma**” è una nota stonata..!).

Infatti dopo lunghe impreviste peripezie sanitarie ed un solo fantastico volo acrobatico sul Texan T6 (regalatommi dal Comandante di Gruppo), venni congedato per una inesistente endocardite.

Chiaramente quel maresciallo dei carabinieri aveva dovuto, suo malgrado, inviare l'infamante lettera del prete (che Dio l'abbia in gloria: no, sarà finito all'inferno, ne sono convinto).

E' un'amara storia che meriterebbe un paragrafo a parte, perché sconvolse la mia vita e mi rese a lungo infelice.

Evito tuttavia di aggiungere altri particolari per almeno due motivi: **perché** il mondo dei Piloti della Domenica, di cui orgogliosamente faccio parte, è lontano anni luce da quello militare; poi **perché** col tempo sono diventato fatalista e credo che nella vita si possano percorrere soltanto le strade tracciate dal Destino. Se uno cerca di deviare trova muri invalicabili.

Ed ecco il segno inaspettato: tre mesi di calvario per trovare casa in un palazzo visitato quasi ogni giorno da un aeroplano! Non ho mai creduto che sia stata semplice coincidenza andare ad abitare accanto all'unico pilota istruttore esistente in una città di circa un milione d'abitanti!

Facemmo amicizia e gli raccontai le mie disavventure, con la conseguenza che quasi mi costrinse, quando già credevo d'aver accantonato un sogno, a partire per Napoli, con lettera di presentazione dell'Aero Club per l'Istituto Medico Legale dove ero stato rinvitato dal Comando di Galatina e si era malamente conclusa la vicenda militare.

Patemi d'animo, notti insonni: ma perché mi sono lasciato convincere? Con quale faccia mi presento a quegli stessi medici che pochi anni prima hanno sentenziato la mia condanna?

A quei tempi, malgrado la Democrazia, se eri schedato anche solo come simpatizzante dei comunisti, non potevi conseguire i brevetti militari e neanche quelli civili..! E, perciò, ti potevi scordare il volo. Tornare, io, all'Istituto Medico Legale? È pura follia! Invece no: quelli mi fanno **IDONEO!**

Rientrai a Palermo esultante ed aspettavi, con malcelata impazienza, che arrivasse il nulla osta del Ministero. E quello arriverà? Oh, esultanza: quello finalmente arrivò!

Adesso, però, cominceranno i guai! L'iscrizione all'Aero Club costa, i voli costano ... Ma, mi spiegano, per il Brevetto di Primo Grado bastano dodici ore di volo, un'ora costa dodicimila lire che si riducono a dieci se ne pago quattro anticipatamente. Chissà, forse si può fare.

Mia moglie? Non si scompone e compie una specie di miracolo come quello della moltiplicazione dei pani e dei pesci!

Aggiunge, in pratica, una busta a quelle che contengono le quote dello stipendio, tanto per la casa, tanto per il vitto, tanto per il condominio, tanto per il telefono, la luce, il gas, e ... tanto per il volo! Il gioco è fatto. Poco importa se a fine mese saremmo rimasti senza un soldo.

Anch'io decisi di fare la mia parte, diciamo la verità: non avrei comprato scarpe né vestiti, avrei fumato poco, camminato a piedi per risparmiare benzina ... promesse difficili da mantenere, ma non c'erano alternative.

Mi sentivo di affrontare i sacrifici e sembrò, poi, che mia moglie non ne facesse. Sapevo che non era vero, ma finalmente avevo l'occasione di diventare **PILOTA!** Non era egoismo il mio, ma vocazione repressa, esigenza di vita.

E, comunque, dovevo farcela in dodici ore per stare nelle spese! Ma intanto avevo osservato che alcuni allievi ne avevano fatte molte ma molte di più!

Coraggio, cominciamo e poi si vedrà.

CAP. 2 – LA PRIMA MISSIONE DI VOLO

Quel pomeriggio mi sembrava di vedere l'Aeroporto di Bocca-difalco per la prima volta. Come cambiano le cose quando si osservano da protagonisti anziché spettatori!

Mi sentivo impacciato ma, al tempo stesso, non mi sfuggiva alcun particolare. E il grande Icaro ad ali spiegate un'aquila pronta a ghermire i pinguini come me!



L'hangar m'appariva immenso, gli aeroplani belve in agguato, e Gianni, l'istruttore, nella sua tuta sporca d'olio (o era sangue?), un feroce domatore!



Avevo l'impressione che tutti in Aero Club mi squadrassero e soppesassero.



Ed ecco il mio aeroplano! Mio si fa per dire (ma lo diventerà, lo diventerà..!). E' il Piper Cub J3 con motore da 65 cavalli: quanti, per la miseria!



Quello della foto sono io!

Gasparino, il meccanico, mi spiega sommariamente com'è fatto: *Quattro cilindri contrapposti, due candele per cilindro, due magneti, i posti sono in tandem, l'istruttore siede avanti e l'allievo dietro, se uno va in volo da solo deve sedersi in quello dietro, ma certo, per non spostare il baricentro, i comandi sono doppi, la barra fa muovere alettoni e timone di profondità, la pedaliera, laggiù, ruotino e timone di direzione, quella è la manovella del trim, la mano destra tiene sempre la barra e la sinistra la manetta del gas, sì questa, l'acceleratore a mano.*

E, poi, *l'interruttore dei magneti, la pompa del cicchetto, la manovella del trim (ah, già, te l'ho fatta vedere!), gli strumenti dai nomi conosciuti (bussola, contagiri) e strani (anemometro, variometro) e chissà quante altre diavolerie!*

Ascolto ma non ricevo. Sono confuso e spaventato. L'unica cosa che capisco è che fra poco andrò in volo e dovrò manovrare ed osservare tutta quella roba!

Al diavolo, altri ci sono riusciti prima di me, gli aeroplani non sono che macchine e Icaro è solo una statua di gesso! Tu, Piper, sei cattivo? T'assicuro che saprò domarti e difendermi, con le unghie e con i denti, vedrai!

In hangar c'è una stanza, dove Gianni, con due dita, sta battendo qualcosa a macchina (una vecchissima macchina da scrivere nera).

Sul muro sovrastante la porta, un cartello specifica:

SALA BRIEFING

Finalmente qualcuno (un allievo, presumo) mi spiega che il briefing lo fa l'istruttore prima della missione; in sala briefing si carteggia, si consulta l'AIP e si pianificano i voli. Bah, forse è meglio non fare domande! Ricordai quella volta in cui dovetti sorbirmi le lunghe dissertazioni di un marinaio che usava, con naturalezza, termini come babordo, bottazzo, boma, pozzetto, scuffia ... io sono ignorante, me le dovete spiegare le cose..!

In effetti Gianni aveva la buona abitudine di scrivere le MIX (da 1 a 10) che spiegavano sommariamente le missioni di volo, tratte probabilmente da un vecchio basico militare.

La spiegazione che mi consegna è la **MIX 1 – GEOGRAFIA DELL'AEROPORTO**, scritta su un foglio di carta velina: ne stampava a macchina parecchie copie, con la carta carbone, non avendo a disposizione una fotocopiatrice; quando si esaurivano, pazientemente le riscriveva. Nell'ultima guerra aveva pilotato, volando a pelo d'acqua per sfuggire ai radar inglesi, grossi velivoli da trasporto, fra la Sicilia e l'Africa; qui poi si era fermato per fare lavoro agricolo con l'aeroplano.

Volo radente, tanto per cambiare, per spargere insetticidi, diserbanti e concimi! Infine, col brevetto di collaudatore e istruttore era sbarcato a Palermo.

Capace di atterrare indenne su qualunque terreno, l'aveva fatto con naturalezza ogni qualvolta il motore si era perso un colpo. Era sceso anche a Floresta, il Comune più alto della Sicilia, e ne era ripartito ..! Non ho più notizie di lui, da tanti anni è rientrato nella sua Trieste ... chissà..!

Discute con me e mi spiega, voce per voce, tutto quello che faremo in quel primo volo di circa venti minuti (eureka, è il briefing!). Ci accostiamo all'aeroplano, nel frattempo spinto fuori dall'hangar e rifornito di benzina da Totuccio, un meccanico della mia età, che è il vero artefice di tutto, mentre Gasparino, più anziano, è praticamente il capo, quello che dà gli ordini.

Non c'era una CHECKLIST, la lista dei controlli da effettuarsi all'aeroplano prima del volo. In verità, mi accorgerò più tardi che di scritto non c'era nulla, a parte le MIX di Gianni ed un vecchio sgualcito AIP (Pubblicazione Informazioni Aeronautiche) che contiene, adesso lo so, le regole dell'aria, le mappe degli aeroporti, e via discorrendo.

I libri di testo arriveranno più tardi. Mi sento quasi un pioniere!

Facciamo un giro attorno all'aeroplano, per controllare che non ci siano rotture nell'elica di legno, che non si siano perse le coppie dei bulloni, che le gomme delle ruote (pardon, carrello) siano gonfie, che i tiranti di coda risuonino come le corde di un contrabbasso ... E finalmente a bordo!

Mi calo con difficoltà nel posto di dietro. Ci sto maledettamente scomodo. Spalliera e cuscino di crine sono duri. Non posso allungare le gambe, che mi ritrovo piegate quasi a novanta gradi. Piedi sulla pedaliera, con l'aggravante che i freni, indipendenti sulle due ruote del carrello, si devono azionare pigiando coi tacchi delle scarpe (provai dopo anche a casa e con l'allenamento potei ridurre il dolore ai polpacci!).

Cicchetto, tutto escluso, e Totuccio dà qualche giro all'elica, nei due sensi. Pronto? Contatto! Gianni alza la mano sinistra per azionare l'interruttore dei magneti. Manetta al minimo.

Totuccio spinge in giù, con forza, una pala dell'elica, ed il motore parte rombando. L'elica scompare e si forma come d'incanto una circonferenza di luce, un riflesso lieve dove prima stavano le estremità delle pale. Ma sono frastornato dal rumore e vibro all'unisono con tutto quanto.

Dal mio posto, poi, non vedo il terreno avanti al muso dell'aeroplano che sta seduto sul ruotino di coda; anche le spalle dell'istruttore mi coprono la visuale. Gianni, tuttavia, le sposta il più possibile di lato e, girando la testa verso di me, m'invita a rullare. Mi aveva già spiegato che per vedere bisogna zigzagare, andare a destra e guardare a sinistra, andare a sinistra e guardare a destra, pigiando sulla pedaliera collegata al ruotino posteriore oltre che al timone di direzione, ovviamente inefficace a bassa velocità. Unica accortezza, anticipare il movimento dei piedi per evitare che il lungo muso continui a ruotare per inerzia superando la direzione voluta. Facile, gli avevo detto, e Gianni sornione aveva scommesso mille lire che non ne sarei stato capace.

Figuriamoci! Non si trattava di pilotare un aeroplano ma di fare muovere sul terreno una specie di triciclo con ruota sterzante posteriore! E proprio qui stava l'inghippo, in quel ruotino piccolo e saltellante, agganciato con due molle all'equilibratore verticale (il piano verticale fisso di coda).

Un po' di manetta, aumentano i giri dell'elica e i battiti del mio cuore; ci muoviamo e ... cribbio (chissà se dissi cribbio..!?), la coda ballonzola ... spingo il piede destro e, invece che a destra, l'apparecchio se ne va a sinistra sull'erba, contro ogni legittima aspettativa.

Più m'innervosisco e più s'incasinano le cose.

Mi sento perso (voglio scendereeeeeee..!), ma Gianni interviene sui comandi sostenendo che *non è tempo di andare per funghi!*

Si muove con grazia, adesso, a passo d'uomo come prescritto, va a destra (*guarda a sinistra*), va a sinistra (*guarda a destra*), e finalmente si ferma in posizione attesa. Qui, prima di entrare in pista, facciamo il controllo dei magneti. Gianni ruota il selettore sul sinistro (e c'è un leggero calo di giri, perché in ciascuna camera di scoppio funziona solo una delle due candele), poi sul destro (come prima) e infine, riportato su entrambi, i giri si ristabiliscono al valore iniziale.

Dimenticavo: niente radio, a quel tempo non era obbligatoria e naturalmente l'Aeroclub, per risparmiare, non ne aveva.

Venivamo autorizzati coi segnali luminosi di un faretto orientabile; occhio alla Torre, dunque: **VERDE**, possiamo andare.

Allineati in pista, manetta dolcemente avanti (fa tutto naturalmente l'istruttore, io seguo, o meglio, tento di seguire la manovra), il motore mi spacca le orecchie, l'aeroplano si muove, adesso corre, barra avanti, il muso si abbassa (oh, cribbio, invece di alzarsi) ma un momento dopo, meraviglia delle meraviglie, siamo per aria. Il terreno si allontana, i monti vicini si colorano d'azzurro, poi vedo i tetti delle case, la città (ma è Palermo? Giuro, non la riconosco!), puntiamo verso il cielo ... siamo sempre più in alto, in cima al mondo. Gianni indica l'altimetro: mille piedi!

Ho qualche difficoltà a convertire la misura in metri, *dividendo più o meno per tre* (come da approssimative spiegazioni di Gasparino) e, perciò, con un solo confuso ragionamento applico le quattro operazioni insieme, per realizzare infine che siamo a circa trecento metri di quota!

Mica tanti! Dove sono i diecimila dello Spitfire e del Mustang?!

Provo un miscuglio di euforia e paura. Ma piano piano il rombo regolare del motore mi rassicura, non mi disturba più, ora mi fa compagnia. Sto all'erta, è vero, ma comincio a rilassarmi.

Ho la sensazione di stare fermo, mentre il panorama scorre lentamente intorno a me ...

... **PATAPUMFETE ... PUMFETE ... RIPATAPUMFETE..!**

Mi gira tutto, mi sento sbattuto e pesante..!

Che succede? Gianni, quel figlio di buona donna, ha combinato qualcosa per saggiare le mie reazioni. Fingo indifferenza e gli urlo che mi è piaciuto, anzi ... mi è piaciuto assai (lo ucciderei..!).

A ore 12, sotto Monte Cuccio, l'aeroporto; a ore 3 Monte Pellegrino ... e parla, parla: che vuole costui?

Poi affiorano i ricordi di vecchie letture (*Attento! Caccia ad ore nove!*) e capisco che si sta riferendo alle lancette dell'orologio per darmi la prima lezione di orientamento (in seguito passeremo alla bussola). Rientriamo. Discesa e avvicinamento, luce VERDE, possiamo atterrare, fa tutto lui, viriamo, scendiamo ancora, sfioriamo le terrazze delle case e ... plomft, tocchiamo dolcemente, all'inizio della pista, da fermi o quasi. Mi lascia i comandi per rullare fino al parcheggio e, stavolta, va meglio. Via i magneti ... e mi gusto (anche Gianni, credo) qualche momento di silenzio.

Bello, bello, bello! **VOGLIO FARE IL PILOTA.**



CAP. 3 – GLI ALLIEVI

Non ho appunti o fotografie, vado a memoria, che ha molti buchi. Non ho tenuto un diario ma oggi non me ne dolgo. E' meglio così, rischierei di tediare gli eventuali lettori con lunghe storie che io solo troverei interessanti perché mi appartengono.

Nella mia mente sono rimasti impressi pochi episodi che meritano, credo, d'essere narrati.

Eravamo in cinque, un gran numero di allievi per quei tempi.

Avevamo due aeroplani gemelli, l'I-VINA e l'I-BRUN, portati a Palermo dal Comandante Beppe Albanese che rimase presidente indiscusso dell'Aero Club per una quarantina d'anni.

Aveva fatto e ripetuto, sembra, il percorso a tappe atterrando sulle spiagge per i rifornimenti. Ceduti dagli Americani dopo la guerra (li avevano usati per la ricognizione), non se ne conosceva la data di nascita. Erano già stati revisionati e rintelati più volte nella loro lunga vita, ma tubi, centine e longheroni sembravano nuovi, appena usciti dalla fabbrica.

Robusti e leggeri, sopportavano fin troppo bene gli obbrobriosi atterraggi degli allievi.

C'era **Ciccio**, che veniva da Catania in macchina quando ancora non esisteva l'autostrada. Si faceva qualche centinaio di chilometri in mezzo ai monti della Sicilia per sentirsi dire, magari, *oggi non si vola, c'è troppo vento*.

Esuberante, leale, un cuore grande assai in un uomo tanto piccolo di statura da doversi mettere, quando andava in volo, due cuscini sotto e tre dietro; anche così arrivava ai pedali a gambe tese e non riusciva a manovrarli a fondo corsa.

Ma aveva entusiasmo e vitalità da vendere. Non lo vidi mai preoccupato o sfiduciato, neanche quando sbagliava gli atterraggi con un comico susseguirsi di *boom*. Si scusava dicendo che, in richiamata, non riusciva più a vedere la pista né davanti (e questo valeva per tutti) né di lato.

Mi chiedevadi cedergli venti centimetri d'altezza e l'avrei fatto volentieri per via di quei freni impossibili da adoperare.

Poi c'era **Renzo**, che volava ogni giorno. Non aveva problemi di denaro in quanto il padre, titolare di una grossa agenzia di viaggi, lo riforniva abbondantemente.

Maneggiava il Piper come una bicicletta. Una volta, ad esempio, si mise a virare stretto subito dopo il decollo riportandosi in atterraggio; ridava motore, staccava, virava stretto e tornava in atterraggio ... Inutilmente il torrista tentava di fermarlo coi suoi lampi di luce rossa: intanto, in posizione attesa, un velivolo militare faceva arrostire il motore!

La ramanzina fu feroce, ma infine Renzo, mortificatissimo per non essersi reso conto della situazione, venne perdonato.

La seconda mortificazione, questa volta nei miei confronti, l'ebbe agli esami di brevetto. Mi aveva confessato, pochi giorni prima, che non sapeva nulla di teoria. Lo aiutai a studiare e prese ventiquattro: io venti! Mi girò intorno più volte e poi, timidamente, venne a chiedermi scusa..!

A proposito di agenzie di viaggi: **Natale**, che si fermò al primo grado, ne possiede una di cui sono affezionato cliente. Andava bene in volo ma, dopo il brevetto, sparì dalla circolazione (aerea, s'intende). Da vent'anni mi assicura che riprenderà a volare, anzi, "*domenica ti vengo a trovare*": vuol dire niente!

Chissà perché molti arrivano al brevetto, con sacrifici, e poi smettono di volare.

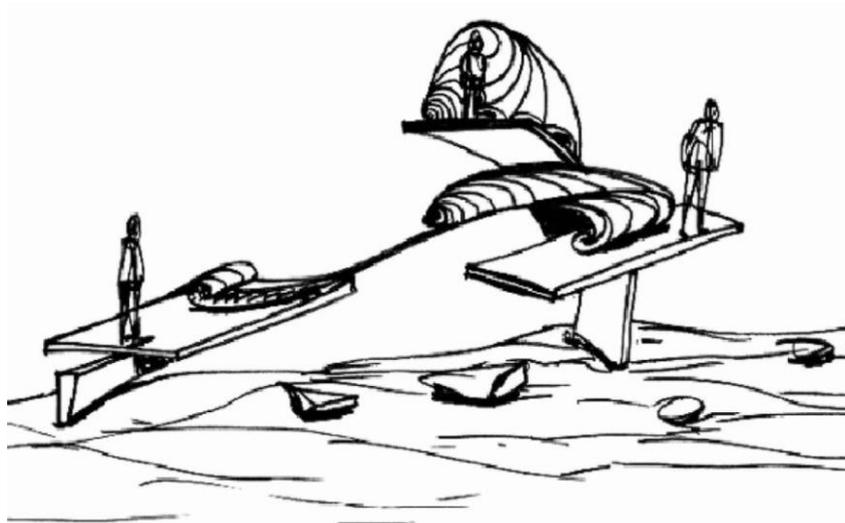
Nella storia del mio Aero Club i soci piloti sono da sempre un centinaio, malgrado ogni anno vi siano state una o due sessioni d'esame. La grande cena finale, i discorsi, le aquile sul petto e poi via, spariscono. Sarà perché ideali e desideri vengono sopraffatti dai problemi della vita quotidiana o perché si cambia con l'età!

Anche **Guido** si fermò al primo grado. Ma con lui comprai in seguito uno dei due Piper (l'I-VINA) e, per qualche tempo, svolzammo insieme.

Di media statura, sempre elegante e raffinato, aveva superato la visita medica ed era passato attraverso le maglie del Ministero benché comunista convinto e tesserato.

Lo sfotticchiavo continuamente criticandolo per le camicie di seta e le calze in filo di Scozia: ero un po' cattivello (mi diceva) e non mi diede mai soddisfazione.

Quando discutevamo a tavolino, tirava fuori una matita e disegnava su un pezzo di carta qualsiasi o sul bordo d'un giornale paesaggi metafisici, con i più svariati oggetti volanti, in prospettive strane, e sempre, negli angoli, statiche e minute, le figure di uomini indifesi e soli.



Il quinto era **Giovanni**, di cui parlerò più avanti.

Morì, con un altro amico, durante un Giro di Sicilia.

Tuttora mi sento responsabile, perché su quell'aeroplano dovevo esserci io.

CAP. 4 – LAVORO PER ARIA

Ma andiamo con ordine, io sono ancora al secondo volo, sotto torchio, e sudo come un'oliva spremuta.

Lavoralo! Lavoralo, dannazione! urla Gianni davanti a me, mentre con una mano mi tira i peli delle gambe ad uno ad uno.

La pedaliera non è un poggiapiedi ... non ti aggrappare alla barra, devi muovere il polso, svelto, più svelto perdio ... avanti indietro destra sinistra, e spingi il piede, disgraziato, quando muovi la barra di lato ... dalla stessa parte ... pallina al centro, al centro ti dico ... e va dritto, porca Eva ... tira su quel muso ... guarda l'altimetro e tieni i mille piedi, quelli sono novecentottanta... non capisci che venti piedi, quella tacchetta là, sono l'altezza di due piani d'un palazzo ... mi vuoi ammazzare..?!

E giù a tirare moccoli e peli. Alla fine della missione ero distrutto ed avevo le gambe lisce e rosee come quelle d'un lattante. Nelle missioni successive s'incavolava pure perché non trovava da tirare i peli che non avevano avuto il tempo di ricrescere; pretendeva, allora, che mi arrotolassi le calze per potermi pizzicare le caviglie, intendendo stimolarle a muoversi in sincronia con la cloche.

Ma il peggio sarebbe venuto la sera e, per un paio di mesi, tutte le sere successive.

Gianni, a fine giornata, se n'andava al bar dell'aeroporto e tranquigiava due bicchierini di sambuca.

Gli bastavano per diventare allegro e traballante, ma non ho mai creduto (come sostenevano le malelingue) che fosse alcolizzato: semplicemente non li reggeva.

E, però, tornato a casa, s'affacciava alla ringhiera del terrazzo e cominciava a urlare: *Camionista! Gli fai le seghe all'aeroplano..!*

Per ammansirlo, gli offrivo un bicchiere di sambuca e così smetteva di torturarmi pubblicamente

Tutti nel palazzo sogghignavano ed io diventavo rosso come un gambero.

Con quei rapidi movimenti di barra e pedaliera (*lavoralo, lavoralo!*) si evitava ogni piccola variazione di velocità e di quota.

Bisognava, in sostanza, intuire le tendenze dell'aeroplano e anticipare le correzioni. Oggi s'impara a volare per assetti (angoli da tenere sull'orizzonte naturale) e potenze precalcolate (numero di giri): una tecnica che consente, peraltro, l'osservazione continua dello spazio circostante. Con assetto e potenza costanti la velocità rimane invariata (anche la quota, in volo orizzontale) e non c'è bisogno di inseguire con lo sguardo gli strumenti.

Ma a quel tempo Gianni mi chiedeva di *tenere un occhio fuori*, ma voleva anche *un occhio all'anemometro, un occhio al variometro, un occhio all'altimetro, un occhio al termometro dell'olio..!* Mi sentivo un ragno, mi sentivo..! Nella realtà fingevo di accontentarlo ma non guardavo fuori, tenevo gli occhi (due ne avevo, porca miseria) incollati agli strumenti.

Chissà come, un poco per volta, imparai a tenere fermo l'aeroplano, in salita, in discesa, a mantenere quota e velocità costanti in crociera, a fissare tutti quanti gli strumenti guardando contemporaneamente fuori. Più che forza di volontà fu la forza della disperazione. Dovevo riuscirci e con poche ore di volo.

Mia moglie metteva sempre da parte i soldi necessari ed era davvero miracoloso che non trovassi mai la famosa busta vuota.

Gianni era duro, inflessibile, ma t'insegnava ad essere preciso e, con quei modi bruschi, ti costringeva a metterci anche l'anima per diventare un *manico*. Diceva che *non si finisce mai d'imparare* e che *non bisognava mai allentare la tensione e l'attenzione*.

Ogni tanto, ad esempio, tappava uno strumento con la mano, nel bel mezzo di una manovra, e voleva sapere cosa stava indicando.

Sorridevo quando mi diceva di ***guardare per vedere e non guardare per guardare!***

Ne compresi appieno il senso anni dopo, quando non mi accorsi che il carrello di un certo bimotore era rimasto dentro! Per fortuna, prima di atterrare, feci un secondo controllo...!

Le virate a trenta, quarantacinque e sessanta gradi d'inclinazione laterale si ripeterono tante e tante volte. Era la missione numero otto. Mi aggrappavo all'aria in tutti i modi possibili, senza perdere quota nelle virate accentuate col *trucco* della pressione di piede contrario (quanto bastava a non fare abbassare il muso dell'aeroplano).

Finalmente passammo alla nove, decolli e atterraggi, di cui non s'era mai parlato. Fino ad allora avevo seguito le manovre fatte da lui, l'istruttore, che non mi aveva mai lasciato i comandi in quelle delicate fasi perché *“non era ancora tempo di farmici provare”*.

Allineato, manetta avanti, piede destro per impedire l'imbardata a sinistra dovuta all'effetto coppia dell'elica (*“bestia, è la forza contraria al senso di rotazione dell'elica destrorsa, che ruota cioè verso destra”*), barra appoggiata in avanti per portare il Piper sulle due ruote, poi leggermente indietro ed eravamo in volo!

Poi barra avanti per contrastargli la tendenza ad alzare troppo il muso e per acquistare la giusta velocità di salita, circuito a trecento piedi ground (cento metri circa dal terreno), discesa, finale, retta (parallela alla pista) e ... BOOM! Tocco e rimbalzo ... manetta avanti, riattacco e ripeto la stessa musica chissà quante volte! Sembra tutto a posto, un finale perfetto, via motore, sostengo l'apparecchio con la barra, gli alzo il muso e ... BOOM ... BOOM... tutto da rifare.

E dopo un altro circuito fatto da me, in corto finale afferra lui i comandi e urla: *guarda come si fa, porca Eva!*

Atterra morbido, poi decolla e pochi metri dopo atterra, ridecolla e riatterra, libera in volo la pista e gira a destra atterrando sulla via di rullaggio, larga non più di tre metri, ancora un decollo virando a sinistra e scende infine sul piazzale, davanti all'hangar, fermandosi pochi metri più in là!

Porca Eva, lo so che sei bravo, ma io che ci posso fare..?!

E, però, un certo giorno mi venne un atterraggio perfetto che più perfetto non si può: bello seduto sulle due ruote e sul ruotino..!

Da quella volta, lo giuro, non ne sbagliai più. Non mi pareva di avere agito in modo diverso, ma fatto sta che la situazione cambiò da così a così. Ne ripetemmo tanti di atterraggi, da tutte le posizioni, classici sui tre punti, su una sola ruota con barra al vento e piede contrario, leggeri sulle due ruote continuando il volo a contatto con la pista fino a quando, manetta al minimo e barra al centro, l'aeroplano si sedeva da solo.

Un altro giorno, dopo l'ennesimo atterraggio, scese dal Piper non per abbandonarmi al mio destino (come per un attimo avevo creduto), ma per lasciare sull'1 del 17 (il grande numero disegnato all'inizio della pista in uso) il suo fazzolettone rosso: e su di esso avrei dovuto mettere atterrando la ruota sinistra del carrello!

Ero ormai scoraggiato perché non si finiva mai, quando, inaspettatamente, mi diede il foglio in cui spiegava la prossima missione, l'ultima del corso, la famigerata **MIX 10 - EMERGENZE**.

E di emergenza si trattò, infatti, perché quella notte nacque mia figlia Margi (Maria Giovanna): la corsa in macchina verso l'ospedale, il ricovero di mia moglie e mio, poiché uscito dalla sala parto svenni e mi ritrovai lungo disteso in una vasca da bagno, fortunatamente asciutta.

Per quindici giorni niente volo, potete ben capire.

Poi il richiamo fu di nuovo forte e, sempre più preoccupato per la faccenda denaro (si era aggiunta una busta intestata MARGI), tornai timidamente in aeroporto.

Una missione di simulata emergenza, motore al minimo cielo campo, e giù a volo planato fino all'atterraggio.

Nel secondo volo, il giorno dopo, chiuse il motore a mille piedi sulla città. Virai deciso per il campo, ma mi resi conto che non sarei riuscito ad entrare in pista. Così mi allineai sulla stradina perimetrale dell'aeroporto, stretta e sconnessa, mentre Gianni, impassibile, teneva serrata la manetta e non accennava a ridare potenza!

Non potei fare altro che atterrare! *Bene, Michele!*

Torniamo in pista.

Ero convinto che volesse organizzare un'altra cavolata come quella e, invece, scese e semplicemente mi disse:

Va, fatti un circuito da solo!

Solo, sì, col mio terrore e con un vuoto enorme davanti a me, dove prima stavano le spalle di Gianni. Non potei che dare manetta avanti e fui per aria: il tempo di realizzare che il Piper, estremamente alleggerito, saliva come un ascensore! Mi ritrovai a cinquecento piedi, duecento di troppo, via motore ... sottovento con un filo di gas, finale e contatto perfetti accanto a Gianni, rimasto acquattato nell'erba alta vicino alla pista.

Non dimenticherò mai quei cinque lunghissimi minuti di volo (un'eternità!) ed il calcio in culo dell'istruttore... prima dell'abbraccio affettuoso. Mi tremavano le gambe, ma non potevo darlo a vedere e, ricevendo le congratulazioni dei presenti, mi atteggiavo subito a pilota vissuto.

Avevo al mio attivo sette ore e mezza di volo e me ne restavano cinque da solista prima dell'esame: ce l'avevo fatta nel tempo minimo ma pesavo qualche chilo di meno!

Superammo tutti l'esame senza reali difficoltà. Affrontai però il colloquio con l'Ispettore Ministeriale e col Direttore di Aeroporto nel modo sbagliato, con quella febbrile emozione che mi ha sempre colto in simili circostanze.

Sono capace di correre freddamente qualunque rischio (calcolato), ma non quello di vedere annullati in pochi minuti mesi e mesi di preparazione. Col risultato che ci rimetto io, dimostrando meno di ciò che so a persone estranee sedute in cattedra convinte di potermi giudicare.

Benvenuti gli asettici quiz, che anche Gianni preparava con risposte trabocchetto del tipo: *un'ora è fatta di 60 primi, il primo di 60 secondi, il secondo di 10 secondi..!*

Al primo esaminatore, che ci avrebbe condotto in volo, parlai un po' di tutto, su sue richieste.

Sulle Regole dell'aria, dichiarai che il sorpasso lo faccio a destra (*ma col papero chi vuoi sorpassare?*); su Meteorologia: il limite superiore della troposfera è la tropopausa (*e quello inferiore la menopausa!*); uguale uguale al mio istruttore; su Navigazione: tracerò una rotta ortodromica nella Carta di Lambert (*ragiona, meglio quella ferrodromica, per non perderti segui la ferrovia!*).

Così continuando per mezzora, in tono discorsivo (e scherzoso da parte sua).

Col Direttore, che conoscevo, fu più facile; parlando di Diritto mi bastò dire che le Sue Funzioni erano quelle d'un Dio, perché aveva potere di vita o di morte sul pilota, cui poteva negare il volo se commetteva infrazioni, se non aveva il brevetto in tasca, se non pagava le tasse aeroportuali, se non faceva nell'anno le ore d'attività minima prescritta ... *Basta, basta, per carità!*

La prova pratica si ridusse ad un giro campo.

Ebbi l'impressione che quel Comandante non ci tenesse proprio a volare col vecchio Papero: apprendemmo, dopo, che nella sua vita operativa era stato pilota di ben altre macchine.

Però mi rifiutavo di capire perché questo genere di esami venisse affidato dal Ministero a Colonnelli in pensione e non a Piloti Istruttori dell'Aviazione Generale, abituati a noi allievi.

Più di trent'anni ci sono voluti perché qualcuno si decidesse a dar loro fiducia.

A quel tempo gli esami, comunque, non si concludevano col giro campo. Il bello per noi venne dopo, quando nei giorni successivi dovemmo andare in volo, alla presenza del Vice Direttore d'Aeroporto (lo zio Pippo), col barografo sigillato a bordo.

Bisognava salire a mille metri e scendere col motore al minimo fino all'atterraggio; ridecollare e salire a trecento metri per fare gli OTTO attorno a due punti del terreno, generalmente due incroci stradali: una virata a sinistra, poi a destra, ancora a sinistra, di nuovo a destra, per dieci minuti! Dopo l'atterraggio, risalire a cinquecento metri e giù in volo planato.

E, per finire, tre circuiti a cento metri con relativi *atterramenti* (così definiti dalla norma). Tutto ciò veniva registrato da un pennino scrivente su una cartina, preventivamente firmata e timbrata, avvolta sul tamburo rotante del barografo. Il pennino, con la diminuzione della pressione atmosferica durante la salita, andava in su, e viceversa durante la discesa. Alla fine le variazioni costanti di quota erano rappresentate da linee rette, considerato che il tamburo girava a velocità prestabilita.

In caso di tracciati bislacchi si doveva ripetere la prova, che durava all'incirca un'ora. Poi la cartina veniva allegata alla pratica per il Ministero.

Ricordo il volo di Guido, impegnato a far tracciare al barografo la linea diritta della salita a mille metri. Lo controllava certamente con eccessiva attenzione e non si accorse di entrare nell'unica nuvola che sovrastava il campo: dopo qualche secondo lo vedemmo scendere in affondata. Naturalmente dovette ripetere la prova.

Quando venne il mio turno, mi allontanai in salita verso il mare, in un cielo sereno e così calmo che era un piacere volare.

Beandomi d'azzurro raggiunsi i mille metri e, invertendo la direzione, cominciai la discesa col motore al minimo: evidentemente avevo volato in favore di vento, senza rendermi conto che c'era, perché ebbi la spiacevole sorpresa di vedere lontanissima la costa!

Non potevo farcela ad arrivare planando in aeroporto e fu gioco forza interrompere la prova.

Mi accolsero le stesse risate che prima avevamo rivolte a Guido!

Finalmente il Vice Direttore si stancò di assistere a quelle penose esibizioni e delegò un vecchio funzionario che si disinteressò della cosa e si ritirò nel suo ufficio.

Aveva lasciato, però, in nostra balìa un mucchio di cartine vergini già firmate.

Così *gli altri* si fecero furbi e andarono in volo col disegno già fatto. La prova barografica, per fortuna, è stata abolita da molti anni.

Era, in effetti, un retaggio del passato, di tempi in cui sugli aeroporti minori il traffico era quasi inesistente e si poteva impegnare lo spazio sovrastante per lungo tempo. Ma quand'era in vigore, bisognava applicarla anche sugli aeroporti internazionali.

Un certo giorno, ad esempio, volendo conseguire l'abilitazione al pilotaggio di un nuovo aeroplano, il **P.66 della Partenavia**, dovetti recarmi in un'altra città.

Prima del decollo, il barografo veniva posto sul sedile accanto e doveva rimanere bloccato fino alla zona di lavoro, ubicata alle foci di un grande fiume. Scendendo poi a pochi metri dal mare lo si faceva partire e, simulando il decollo (con un passaggio radente la spiaggia deserta), si iniziava la salita.

Mi adeguai allegramente e, raggiunta la quota stabilita, iniziai la discesa con motore (non volendo raffreddarlo troppo) per portarmi in atterraggio simulato, quasi a pelo d'acqua. Tutto andò bene fino all'ultimo circuito; senonché ero convinto che fosse il penultimo e riportai la manetta avanti.

Nello stesso istante realizzai d'aver completato la prova, per cui ridussi la potenza al minimo e cercai a tentoni la levetta che bloccava il barografo. Non riuscendo a trovarla dovetti guardarlo dimenticando di essere troppo basso e senza motore: per poco non m'infilai in mare!

Bello, bello, bello, voglio continuare a volare!

Ma oggi mi chiedo, dopo tanti anni di volo: ne è valsa la pena? Se Iddio l'avesse voluto ... o dava agli uomini le ali o un solido conto bancario! I rischi che inevitabilmente ho corso e i sacrifici imposti a me stesso ed alla mia famiglia sono serviti a qualcosa?

Se mi fosse capitato (tocco ferro oggi per allora) un incidente mortale prima di raggiungere il minimo pensionabile, avrei lasciato moglie e figli (nacque Paolo poco prima che conseguissi il secondo grado) praticamente senza un soldo, considerata anche l'irrisoria copertura assicurativa degli aeroplani.

Non so, ma forse ricomincerei tutto daccapo.

Al 2° grado (col quale si potevano portare passeggeri, ma non a fini di lucro) arrivai dopo avere fatto il passaggio sul **Macchino (MB 308)**, ceduto anche questo dall'Aeronautica Militare.

Costruito in legno e tela, aveva 85 cavalli, due posti affiancati, ruotino anteriore e flaps.



IL MACCHI MB 308

CAP. 5 – FLOTTA E FAUNA DELL’AEROCLUB

Oltre ai Piper Cub (tanto famosi che la gente comune chiama ancora Piper qualunque aeroplano da turismo), l’Aeroclub possedeva, dunque, un Macchino MB308, un Aviamilano FL54 (il triposto su cui da bambino avevo fatto il battesimo dell’aria) ed altre vecchie glorie, tutte residuati bellici, delle quali ho un vago ricordo anche perché lontane dalle mie possibilità economiche.

Alcune, tra cui due grossi P.136 della Piaggio (bimotori anfibi), stavano polverose in fondo al grande hangar, in quanto consumavano troppo carburante e, per volare, avrebbero dovuto subire una costosa revisione.



IL P.136

Uno dei due Piaggioni fu venduto in seguito ad un pilota che aveva l’intenzione di fare commercio con le Isole: dopo averlo fatto revisionare cominciò col trasportare verdure fresche a Ustica e pesce a Palermo.

Ma la cosa non durò a lungo.

I Boss Locali avevano in mano il mercato e gli avranno detto (presumo) di lasciar perdere, che non era mestiere suo.

L'altro venne ceduto all'Istituto d'Ingegneria Aeronautica della Università di Palermo, al quale occorreano i due motori con le relative eliche per un aerotreno sperimentale di cui si parlò tanto sui giornali ma che alla fine venne abbandonato e rottamato (sommigliava molto a quello costruito poi in Giappone..!). In precedenza lo stesso Istituto aveva ricevuto un FIAT G59, arrivato in volo, per studi di laboratorio. E poiché non entrava nel salone di piano terra ... gli segarono l'ala (delitto forse ancora visibile).

L'attività che si svolgeva su Boccadifalco, nei giorni feriali, era praticamente quella dei soli allievi, coi Piper Cub e col Macchino; nei giorni festivi venti aeroplani non sarebbero bastati.

Una quantità eterogenea di soci si riversava in Aeroclub e tutti volevano volare. I Piloti della Domenica, finalmente liberi dalle occupazioni quotidiane, affollavano (si fa per dire) il cielo di Palermo. Ma c'erano soprattutto tizi che litigavano sul piazzale per avere la precedenza. E in genere non volavano: erano lì per sfoggiare tute sofisticate o giubbotti con colli di pelliccia.



Qualcuno dei Consiglieri distribuiva biglietti da visita al pubblico occasionale, sbalordito più che interessato al cospetto dei fragili aeroplani di legno e tela. Pochissimi visitatori, comunque, accettavano di sperimentare il volo.

I Dirigenti si vedevano solo la domenica, nelle serate di gala dei Giri Aerei di Sicilia e nelle rarissime riunioni del Consiglio.

Uno solo di essi veniva ogni giorno per dare da mangiare al gatto (c'è sempre un gatto cui dare da mangiare: è un rito) già sazio di sorci campagnoli e di uccellini caduti dai nidi arroccati nelle alte strutture dell'hangar.

Presidente e Vice Presidente sembravano sempre indaffarati, ma in realtà chi reggeva le sorti dell'Aero Club era l'umile e silenzioso segretario, che mai, dacché lo conobbi, si mosse dalla sua vecchia scrivania. Vita di Club? Nessuna.

I soci non legavano fra loro se non a piccoli gruppi. Non ricordo che ci sia mai stata una cena sociale, fatta eccezione per quelle conclusive degli esami di brevetto, alle quali venivano invitati, oltre ai neo-piloti (penso che non se ne potesse fare a meno), talune Personalità cittadine che generalmente elargivano modesti contributi in occasione delle manifestazioni sportive.

La nostra sfarzosa cena, al conseguimento del primo grado, si svolse al Circolo Ufficiali dell'Aeroporto, dove ricevemmo in pompa magna l'aquileta di pilota ed un gagliardetto del Panathlon Club di Palermo (mi vergogno a dirlo, ma non sapevo che esistesse e che cavolo facesse). Dall'indomani i Consiglieri si disinteressarono di noi. Cominciai a prendere coscienza, fin d'allora, che eravamo considerati clienti. La gestione, senza nulla togliere alle capacità, alla passione ed al carisma del Presidente Beppe Albanese, idealista puro, era affidata ad uomini (di cui in buona fede egli s'era circondato) che consideravano il Club una loro proprietà nella quale, magnanimamente, si degnavano di accogliere i cosiddetti soci, tenuti a versare quote e pagare tariffe.

Sono tuttora convinto che i *Padroni* non abbiano mai tirato fuori una lira dalle proprie tasche, neanche per i voli che facevano.

I soci venivano convocati in Assemblea due volte l'anno per l'approvazione dei bilanci preventivo e consuntivo, dei quali nessuno capiva un accidente.

Presidente del Collegio dei Revisori era un Professore Universitario mai conosciuto, un Nome di comodo.

Alcuni di noi in seguito contestammo tale impostazione feudale e riuscimmo a sfondare il circolo chiuso con la mia elezione (scandalo!) al Consiglio Direttivo. Non è che riuscissi a fare molto (ero in netta minoranza..!) e, però, qualcosa cominciò a cambiare.

Potei organizzare, ad esempio, un Corso Teorico e procurare qualche libro di testo per la Scuola di Volo.

A quel tempo fra gli allievi ce n'era uno speciale. Aveva, più o meno, quarant'anni, un po' tozzo, studente in medicina. Viaggiava impettito su una Bianchina come la mia, sempre scoperta, con la capote abbassata anche durante i temporali. Si diceva che tenesse un motoscafo nella terrazza di casa sua e che ogni tanto, dopo aver sistemato un bidone d'acqua sotto l'elica, lo mettesse in moto.

In aeroporto aveva un armadio, con targhetta che ne specificava le generalità e la provenienza atletica: *Palestra John Vigna di Torino*. Cominciammo a guardarlo con sospetto.

Un certo giorno me ne stavo seduto in hangar a leggermi il giornale, quando Gianni, l'istruttore, mi si parò davanti e, sbottonandosi la tuta, mi fece vedere una grossa chiave inglese che teneva appesa al collo.

A che mi serve? Gliela darò in testa, gliela darò, se ci prova a farmi qualche scherzo! Sai che ha combinato quello là mentre cercavo di spiegargli la virata? S'è messo a ridere, s'è messo ... Ah, Ah, Ah, Ah ..! E sai perché? Perché il motore girava ancora!

Da quel momento, quando sapeva che era di turno, Gianni fermava l'aeroplano in pista, scendeva e fingeva di vomitare. Con questa sceneggiata smetteva di volare finché *quello là* non si decideva ad andarsene.

Un altro giorno, serio serio, Gianni mi fa: *Quello là ha scritto un libro di aerodinamica! Non me lo vuole dare, ma devi aiutarmi a convincerlo che può tornarci utile per la scuola! Non metterti a ridere, sai..!*

Riuscimmo a leggere qualche pagina di quel libro, dattiloscritto e rilegato (lo avremmo ricopiato integralmente), ma non volle lasciarcelo. Ricordo solo frasi come “*se l’aeroplano non avesse l’ala potrebbe solo camminare*”; oppure “*in virata l’aeroplano gira gira e torna indietro*”!

Gianni, infine, lo convinse a recarsi a Napoli “*dove si può conseguire un brevetto di categoria superiore perché c’è la Ditta che costruisce aeroplani*”. E a Napoli se ne comprò uno, nuovo di zecca, ricominciando a volare e mettendo in crisi il comandante Poli, un altro favoloso istruttore. *Ma chi mannaggia m’aveta mandate?!* Non arrivò mai al brevetto, ma per anni rimase convinto che ce l’avrebbe fatta.

Alcuni marpioni, in Aero Club, gli davano lezioni di volo sul piazzale, convincendolo a fare dei circuiti a braccia tese; in finale gli facevano mettere almeno cinque tacche di flaps!

E lui, ogni volta, abbassava le braccia e fletteva le ginocchia fino a sedersi per terra: *Visto? Sei atterrato!*



Quel bellissimo P.66 fu portato a Boccadifalco, con lui a bordo, da un pilota napoletano che si era fatto pagare profumatamente.

Qui solo il meccanico poteva mettere in moto il suo aeroplano e solo io potevo pilotarlo.

Comandante Michele facciamo due orine? E così andavamo lungo costa fino al mio paesello natio, mentre lui, calmo calmo, si dedicava a qualcosa come la sistemazione di una targa del cruscotto che tendeva a scollarsi. Se gli offrivo i comandi si rifiutava di pilotare, perché *giustamente* non possedeva il brevetto e *giustamente* io non ero il suo istruttore.

Al termine di un volo mi chiese se la prossima volta potevamo fare “*due orine esatte*” e scoprii che aveva difficoltà a segnare (e poi sommare) ore e minuti nel libretto dell’aeroplano! Così mi presentavo in sottovento con poco anticipo e facevo un atterraggio di precisione nel tempo stabilito (un pochino imbrogliavo)..

Un’altra volta mi chiese se poteva fare delle fotografie e, siccome era proibito, gli consigliai di nascondere la macchina. Venne con un borsone stracolmo di teleobiettivi e marchingegni vari; in posizione attesa gli consentii di prepararsi e lo vidi armeggiare con un filo di spago: prendeva misure e ritenni che stesse regolando messa a fuoco e telemetro. In volo cercai di farmi dire dove preferisse andare e, dopo un tempo lunghissimo, mi rispose che gli andava bene qualunque posto.

Comandante Michele, mi presta la cuffia?

E posta la macchina sul pianale del cruscotto, aperta la bocca in un largo sorriso (*cheese!*), si fece un ritratto con l’autoscatto! Quella fu l’unica fotografia della giornata!

Riuscì (chissà come!) a laurearsi in medicina, ma dubito che si sia fatta una clientela. In compenso, passò i guai col Fisco: *Lei è medico e proprietario d’aeroplano?!*

La flotta si era arricchita di due nuove macchine della Partenavia e, come ho già raccontato, dovetti andare altrove per abilitarmi a pilotarle, poiché a Palermo eravamo rimasti senza istruttore.

Il caro Gianni, infatti, aveva subito un intervento di cataratta e aveva dovuto smettere di volare.

Tutti noi speravamo che al più presto potesse riprendere, ma purtroppo, anche se era capace di volare ad occhi chiusi, non superò mai più la visita medica.

Nel frattempo io avevo cambiato casa, ma gli telefonavo spesso (adesso il telefono l'aveva). Faceva finta di niente, ma sapevo quanto dovesse soffrire per questa sua condizione.

Per giunta moglie e figlio se n'erano andati, lasciandolo solo, senza stipendio e con la piccola pensione militare.

Una sera mi disse, con voce tremante: *Sai, Michele, mi viene da ridere, sto seduto a tavola davanti ad una scatoletta di tonno chiusa e non ho l'apriscatole..!* Aveva voglia di piangere, altro che ridere! Naturalmente mi precipitai a casa sua e lo trascinai in uno dei migliori ristoranti, dove ci scolammo per aperitivo e digestivo un'intera bottiglia di sambuca! Anche lui, infine, se ne tornò nella sua Trieste. Andai a cercarlo, anni dopo, e lo ritrovai bene in salute ed elegantissimo. *Sai, Michele, mi ha fatto davvero un grande piacere rivederti, ma posso dedicarti pochi minuti, solo il tempo di un bicchiere al bar, perché ho appuntamento con una ragazza!* E tirò fuori dal portafogli una bella fotografia!

Del vecchio filibustiere non ho più notizie, come ho già detto, ma è certo che non lo dimenticherò mai. Aveva nel sangue il volo (non la sambuca) e sapeva insegnarlo!

Per lungo tempo nessun altro istruttore volle trasferirsi a Palermo, per via del magro stipendio che veniva offerto. Ed io mi adoperai moltissimo per supplire in qualche modo al calo inevitabile delle entrate, dovuto alla chiusura della scuola.

Organizzai Giornate dell'Aria, con Battesimi e Voli Panoramici, facendo propaganda ovunque, soprattutto fra i colleghi della Presidenza e dei vari Assessorati Regionali.

Qualcuno dei vecchi soci sostenne che mi arrampicavo sugli specchi, ma non mi diedi per vinto e continuai a portare gente in aeroporto e soldi alle magre casse del Club.

Il motto dei Consiglieri era da sempre “*Frii e Mancia*” (friggi e mangia ... il pesce che prendi, se lo prendi).

Opportunamente tradotto significa: se ci sono soldi si possono pagare gli stipendi, altrimenti ... nisba!). Ed io, collaborato da pochi amici, feci di tutto per non lasciare il personale senza la striminzita busta paga mensile. Mi telefonavano in ufficio per avvisarmi che c’era un panoramico da fare, dicevo ai colleghi che andavo a prendere il caffè, correvo in aeroporto, facevo quel breve volo e mi riprecipitavo in ufficio, in tempo per ricevere un’altra telefonata. Chissà come, ma riuscii ad evitare il licenziamento!

Nel mio primo libretto ho registrato una miriade di voli da dieci minuti, che venivano pagati dagli occasionali clienti.

Mi decisi, allora, a fare un discorsetto al Presidente, che era una Potenza Mondiale, essendo anche Vice Presidente della F.A.I (la Federazione Aeronautica Internazionale): “*Mi aiuti a conseguire il terzo grado e l’abilitazione ad istruttore; m’impegno fin d’ora a sottoscrivere un contratto con l’Aero Club ed a restituire le somme che saranno anticipate per me. Naturalmente mi dimetterò dall’impiego regionale per potere svolgere a tempo pieno il mio nuovo lavoro*”.



Per il brevetto professionale bisognava andare fuori Palermo e, come sapete, non ero in condizione di affrontare le relative spese.

La risposta fu evasiva (*Vedremo, figghiuzzu mio!*) anche se mi ero guadagnato la sua stima ed una medaglia d'oro per avere contribuito alla sopravvivenza del Club.



Non tornai più sull'argomento e dovetti aspettare tantissimi anni per coronare il mio sogno di pilota professionista a spese mie!

Si era trovato infine un istruttore, ex colonnello, che, nell'indecisione di trasferirsi con la famiglia, aveva preso alloggio in un albergo cittadino, a totale carico dell'Aero Club. La prima cosa che volle fu una sedia a sdraio da collocare all'entrata dell'hangar.

Gli allievi aspettavano con pazienza che si decidesse a portarli in volo, ma lui aveva difficoltà a lasciare quella sua comoda posizione. Affermava che c'era scarsa visibilità o turbolenza o vento, insomma ogni scusa era buona per non volare.

Se mi capitava di fare un panoramico, finalmente (e non poteva tirarsi indietro per non perdere la faccia), dopo avermi chiesto come si stava per aria, prendeva un aeroplano e faceva l'unico volo della giornata.

Questa storia durò un intero anno, nel corso del quale non presentò un solo allievo agli esami.



Quanti soldi sprecati! Non sarebbero bastati per il mio terzo grado? Ma è giusto dire che non si poteva sapere, a priori, che sarebbe andata a finire così, con la fuga per la Capitale del Signor Colonnello. Per brevi periodi si alternarono altri istruttori, e la scuola continuò per anni a vivacchiare.

I marpioni che davano lezioni di volo nel piazzale antistante l'hangar a quello strano allievo, facendolo atterrare sul sedere, avevano a quel tempo il brevetto di primo grado (col quale si poteva volare da soli ed entro le sei miglia nautiche dalla costa).

Divennero, poi, piloti professionisti ma, ahimè, forse per l'eccessiva esuberanza unita ad un'insofferenza cronica per le regole del gioco, finirono male tutti e tre. Il primo venne ucciso a revolverate dall'amante, il secondo s'inabissò in mare col jet privato di un VIP e dell'altro si persero le tracce, sembra in Spagna, dove - si disse - trafficava *qualcosa*.

Quand'erano ancora al loro esordio si comportavano già con la spavalderia di chi sa tutto, si erano comprati anche un aeroplano d'occasione e ci volavano a turno con noncuranza, niente controlli, niente manutenzione, messa in moto e via.

Un giorno li vidi arrivare a Napoli, dov'ero atterrato poco prima col P.66 del Club per sottoporlo a revisione presso l'officina del suo costruttore. E voi, che ci fate qua? Chi è il pilota? *Siamo noi, tre primi gradi fanno un terzo grado, non ti pare?* fu la risposta.

Pur senza esperienza di navigazione e senza titoli legali, avevano compilato il piano di volo, dando il nome di un pilota con le carte in regola (ma all'oscuro di tutto), ed erano partiti per Napoli con rotta diretta (sul mare) cacciandosi in un mare di guai (per loro spontanea confessione).

Io stesso, quel giorno, ebbi non pochi problemi. Ero andato col P.66 lungo costa, con scalo tecnico a Reggio Calabria, anche perché la bussola funzionava male; ma da Reggio a Napoli, pur tagliando i golfi per accorciare il percorso, consumai quasi tutta la benzina e tre chili d'olio su sei! Che consumassi molto olio era nelle previsioni, avendo girato il motore per più di mille ore; ma la faccenda benzina fu una sorpresa. Ero stato ritardato dal vento contrario, che aveva cominciato a soffiare da nord (lo capivo dalla spuma delle onde, che si muove in senso contrario alla direzione di provenienza del vento), quando avevo certamente superato il punto di non ritorno. Più che certezza era intuizione, in quanto non potevo in alcun modo fare calcoli di autonomia senza dati precisi e strumenti idonei a mia disposizione (orologio a parte).

Né c'erano aeroporti alternati nelle vicinanze: quello di Lamezia sarebbe stato costruito più tardi e Pontecagnano si trovava, dal punto in cui ero, più o meno alla stessa distanza che avevo da Napoli. Con l'aggravante che me lo sarei dovuto cercare, perché stavo nel golfo di Salerno, con prua su Sorrento, e la costa non si vedeva. Anche la radio non funzionava a dovere e nessuno riceveva le mie lontane trasmissioni.

Gli indicatori di carburante segnavano zero da un bel po' quando giunsi sul porto di Napoli, planando col motore al minimo verso l'aeroporto. E finalmente il torrista mi sentì quand'ero già in corto finale (ma avevo tuttavia osservato che circuito e pista erano liberi). *Dove siete?* In pista, risposi. *Ma perché non faceste la procedura di emergenza radio?* Perché non siete passato, cioè, accanto alla torre inclinando ripetutamente l'ala a destra e sinistra per far capire la situazione e ricevere, quindi, la luce verde dell'autorizzazione all'atterraggio? Ma perché ero in emergenza benzina, risposi ancora.



Eccomi arrivato a Napoli col p.66/B

E, in effetti, quando in officina svuotammo i serbatoi, da quello di sinistra ne uscirono otto litri appena e dall'altro ... neanche una goccia! In coscienza, potevo permettermi di rimproverare quei tre incoscienti per la loro bravata? Andò a finire che ci abbracciammo tutti e quattro per lo scampato pericolo!

A Napoli tornai in seguito col bimotore di Willy, un socio attivo che era divenuto presidente dell'Aero Club. Da Palermo eravamo andati fino a Roma, ed il volo era stato tranquillo. Ripartiti per Napoli, incontrammo nella zona di Ischia una densa foschia

Scendemmo sotto i mille piedi e riuscimmo a mantenere con difficoltà il contatto visivo col suolo.

Mi occupavo della radio e, su richiesta di Willy, domandai al torrista se poteva darci assistenza radar. *E come, no! Saglite a quattromila piedi ...* alla quale quota avrebbe potuto localizzarci.

Col cavolo! mi disse Willy e lo ripetei opportunamente tradotto al torrista, spiegandogli le nostre ragioni: non eravamo abilitati, cioè, al volo strumentale.

Navigammo lo stesso per qualche minuto quasi alla cieca, pensando che da qualche parte ci doveva essere il Vesuvio ... eccolo là, l'aeroporto..! Abbiamo il campo in vista, dateci le istruzioni per l'atterraggio! *Riportate in finale, il vento è calmo.* “Scusate, qual'è la pista in uso”? *Atterrate addò vulite, ma atterrate, per l'amor di Dio!*

Mi venne in mente che, per l'esame di radiotelefonia aeronautica, mi era stata imposta la fraseologia standard ... con tanto di “passo” o “chiudo” al termine di ogni frase!

Per fortuna non l'avevo adottata, altrimenti chissà le risate di quel simpatico torrista!

Willy comprò in seguito un biplano acrobatico.

Qualche sera prima mi aveva telefonato Agostino, un neo-pilota che proprio in quei giorni aveva comprato a Milano un P.19 e che, per il lungo viaggio fino a Palermo, si era fatto opportunamente accompagnare da un esperto.

Dunque, Agostino aveva visto Willy a Napoli, secondo lui in difficoltà, mentre si allenava a pilotare lo Stampe.

Michele, tu che hai esperienza sul biciclo, perché non vai a trovarlo e tornate insieme? L'idea mi piacque e, per vie traverse, non conoscendo il suo recapito telefonico, diedi a Willy la mia disponibilità. Ma, a notte fonda, mi fece sapere che l'avrebbe accompagnato qualcun altro. Invece decise di partire da solo per viaggiare più leggero, presumo, e consumare meno carburante, non avendo certamente quel biplano molta autonomia.

Stallò in decollo distruggendo l'aeroplano e finendo, lui, in ospedale!

Anch'io avevo pensato spesso di andare a Milano, dove c'era un mercato fiorente di aeroplani d'occasione, per tentare di acquistarne uno a poco prezzo: ma era solo un pio desiderio, perché allora mi mancava quasi tutto il poco necessario! Non avevo il coraggio di indebitarmi, come qualcuno faceva con noncuranza, ma ne ero tentato, è vero.

Mi aveva quasi convinto l'esclamazione di un collega d'ufficio, sgorgatagli dal cuore alla vista di un'auto sportiva che lo faceva impazzire: *la comprerei, ti giuro, se solo avessi i soldi per comprare le cambiali ...* e di sicuro non scherzava!

Avrei voluto comprare un Rondone, nato dalla mano felice di Stelio Frati, un progettista DOC, il Pinin Farina degli aeroplani. Non costava molto, si diceva, e chissà perché. La voglia, comunque, mi era venuta dopo averne pilotato uno a Palermo.

Il suo proprietario ci volava continuamente, ci faceva acrobazia (imparata da sé), ci andava dappertutto, anche a Tunisi per rifornirsi di benzina sdoganata, col buono e col cattivo tempo.

Si chiama Gianni, come il nostro comune istruttore, col quale però non era mai andato d'accordo. Aveva, allora, il temperamento ribelle dell'autodidatta e, perciò, non accettava lezioni da nessuno. Abile, ma anche fortunato, uscì sempre illeso dai numerosi incidenti avuti nella sua vita di pilota.

Si dice che *la fortuna aiuta gli audaci* ma è anche valido il detto *aiutati ché Dio t'aiuta!* E Gianni aveva ambedue le doti (fortuna e capacità) per potersela cavare nei momenti difficili. Perdeva la calma solo quando qualcuno criticava il suo aeroplano o il suo operato. Ricordo un volo fantastico, fuori dal tempo e dallo spazio: eravamo sopra e fra le nubi, in una bianca e sinuosa valle incassata fra picchi illuminati dal sole e dall'arcobaleno! Una strada infinita, con tunnel di bambagia in cui si entrava, per uscirne in curve iridescenti, poi giù a capofitto in burroni senza fondo che sfociavano in canyon risalenti verso la luce, vivida, abbagliante, in anfratti misteriosi con stalattiti e stalagmiti trasparenti!

Che favola! Che sogno ad occhi aperti!

Come potevo non innamorarmi del Rondone? Gianni, infine, il suo lo distrusse e comprò un Bonanza.

Un certo giorno decidemmo di andare in pattuglia a Pantelleria. Io presi il "P.64" (quadriposto) e Guido, il mio futuro socio, il "P.66" (biposto): imbarcammo mogli ed amici, scoprendo infine che ne avanzava uno ... un pilota di primo grado!

Che fare? Applicammo la regola dei famosi tre marpioni, che sommano i gradi dei brevetti per ottenerne uno di categoria superiore, e facemmo quadrare i conti: uno più uno fa due, e Guido fece salire a bordo il pilota rimasto fuori!

Il Bonanza avanti, con una tacca di flap per andare più lento, P.66 e P.64 un po' indietro, a sinistra e a destra; ma non avevamo esperienza di volo in formazione e l'aeroplano del Leader oscillava continuamente in su e giù!

Gianni, sta fermo per favore, mantieni la quota ... e lui di rimando: Attento, Michele, sei tu che sali e scendi come un ascensore: guarda il tuo variometro! Aveva ragione e m'aggiustai.

Facemmo pratica lungo il percorso ed arrivammo così stretti su Pantelleria, per un passaggio basso sulle case, da provare un piacere indicibile nel sentirci padroni dell'aria!

Ma qualcuno doveva guastarci la giornata: il Direttore della Scuola pro-tempore, recatosi in Aero Club non trovò gli aeroplani e, incazzato nero, denunciò vigliaccamente il pilota di primo grado con la sacrosanta motivazione che non avrebbe potuto allontanarsi oltre le sei miglia dalla costa! E, per fortuna, non seppe mai che erano in due sullo stesso aeroplano! Costretti a lasciare il P.66 in una delle gallerie già usate come ricovero dei caccia durante la guerra, ripartimmo in dieci ... con i due quadriposti!

Il giorno dopo, accompagnato da Gianni, andai a riprenderlo, dimenticando però il microfono sul P.64, dove l'avevo riposto per evitare che qualche amico Pantesco fosse tentato di portarselo via come souvenir.

Gianni parlò alla radio anche per me e potemmo decollare, uno dopo l'altro, da quella splendida Isola piena di pesci, aragoste e polpi ... che però io non mangio.

Me ne sarò disgustato da ragazzo, in quanto mio nonno napoletano, spesso e volentieri preparava per sé certe vomitevoli poltiglie che chiamava zuppe e, quando andava bene, enormi piatti di pasta con sugo di seppia, nero e puzzolente come l'inferno.

Tornando da scuola, povero figlio, aprivo la porta di casa e m'assaliva una zaffata nauseabonda che mi faceva vomitare.

Le grandi abbuffate di Pantelleria e Lampedusa, a prezzi irrisori, restano memorabili: ci andavamo spesso, io per volare e loro (i turisti) per mangiare a crepelle! A sera li riportavo indietro, gonfi ed ubriachi, per via delle abbondanti libagioni di vini dolci e forti ricavati dall'eccezionale zibibbo di quei luoghi.

Gianni cambiò infine il Bonanza con un velocissimo Falco e, con quello, partecipò ad un Giro di Sicilia. Io ero in gara col P.66, incaricato di trasportare alcuni sacchi di posta filatelica.

E la sera, a Taormina, discutemmo delle sue concrete possibilità di vittoria. Qualcuno a Catania si era ritirato ed eravamo rimasti in undici appena. Il percorso di gara dell'indomani si sarebbe svolto tutto sul mare, da Catania a Messina, Milazzo, Sant'Agata di Militello (il mio paesello natio), Cefalù e Mondello, col solito arrivo all'aeroporto di Boccadifalco.

Gianni, dovrai sfruttare l'effetto suolo volando a pelo d'acqua per guadagnare velocità. Così fece ma non arrivò a Palermo.

Era dovuto atterrare a Reggio Calabria, in emergenza, per la rottura di una valvola che non aveva macinato pistone e cilindro (come sembrerebbe ovvio) ma era stata sputata fortunatamente con i gas di scarico! Ci rivedemmo alcuni giorni dopo, mi complimentai con lui per lo scampato pericolo e mi confermò, con soddisfazione, che filava basso sul mare ad una velocità strepitosa, superiore di almeno cinquanta chilometri l'ora a quella massima di crociera.

Se il motore avesse retto ... Ma s'era rotto, dissi io, perché il fuori giri dell'elica a passo fisso doveva essere pauroso!



Un Falco come quello di Gianni

A mia volta gli raccontai che, essendo rimasti i concorrenti in dieci, mi ero beccato ben cinque coppe: quelle spettanti al decimo classificato, al primo dei siciliani (ero il solo!), al più giovane partecipante, al pilota del volo postale e all'ultimo classificato!

Con la prima coppa avevo ricevuto un'ovazione, con la seconda un caloroso applauso, con la terza un moderato battimani, con la quarta qualche fischio ... e, alla quinta chiamata, dovetti scappare via per evitare il linciaggio!



In quell'anno, dopo averglielo ripetutamente chiesto, mio padre venne a trovarmi. E, cosa questa incredibile, lo convinsi a venire con me in Aeroclub. Non volle volare, ma si lasciò fotografare dando le spalle all'aeroplano! Da sempre, infatti, aveva criticato questa mia passione



IO E MIO PADRE

CAP. 6 – IL PREANNUNCIATO VIAGGIO A MILANO

E finalmente non opposi resistenze! Il desiderio di acquistare il Rondone era troppo forte e, pertanto, insieme a Guido decisi di andare a Milano, avendo saputo che lì se ne vendeva uno revisionato ad ore zero e, quindi, praticamente nuovo.

Il proprietario (un certo Rossi, mi pare) ne chiedeva un milione, in dieci rate senza anticipo, senza interessi e senza cambiali. Un vero affare. Per risparmiare, prendemmo il treno. Dopo una notte insonne, nella mia cuccetta di seconda classe, ritenni giunta l'ora di alzarmi. Sbirciai fuori dal finestrino ed era ancora notte fonda.

Rimasi sdraiato fino alla prima fermata e diedi un'occhiata alla stazione: la luce fioca dei lampioni, contornati da un alone biancastro, mi lasciò perplesso. Allora uscii dallo scompartimento, con ogni cautela per non svegliare gli altri cinque occupanti, tirai giù il vetro di un finestrino del corridoio ed ebbi la sgradevole sorpresa di vedere ... che non si vedeva un accidente di niente!

Erano le otto del mattino di un sabato e tutto quanto stava immerso nella nebbia.

A Milano prendemmo un taxi che ci portò all'Aeroporto di Bresso, dove la nebbia era ancora più fitta. Entrammo nell'hangar illuminato artificialmente e ammirammo quello che ci apparve come il più bell'aeroplano del mondo. Trovammo Rossi, un simpaticone, che subito decise di andare in volo. Mi sistemai nel posto di destra, molto comodo, mentre lui parlava al microfono per essere autorizzato al rullaggio. Apprenderò dopo che la Biga (stazione radio del locale Aeroclub con cui i piloti si collegavano) era sistemata in una stanza dell'hangar priva di finestre.

E d'altronde a che cavolo sarebbe servita una finestra? Io avevo imparato che per andare in volo bisognava che ci fosse una visibilità minima di qualche chilometro (otto, a quei tempi, in tutte le direzioni), ma lì era sì e no di cento metri, soprattutto per il mio occhio non abituato alla nebbia.

Rossi sembrava sicuro del fatto suo, per cui mi rilassai.

Subito dopo il decollo, immersi nel latte e caffè saliamo a mille piedi e livelliamo; qualche giro di manovella (fermata con l'elastico) per variare il passo dell'elica, e osservo con vero piacere una velocità di oltre 180 Km/h.

Mi spiega che siamo diretti al VOR di Saronno, la cui frequenza era già inserita nell'apparato di bordo. Avevamo, dunque, anche il magnifico strumento (l'avionica!) che ci consentiva di andare sicuramente verso quell'inconfondibile stazione a terra preventivamente sintonizzata. Il volo per Palermo sarebbe stato una passeggiata! Fino a quel momento avevo sempre volato, su terra e sul mare, con la sola bussola.

Ma intanto mi sorse un dubbio: *senti, Rossi, al ritorno come farai a trovare Bresso che è privo di radioassistenze? Capisco che manterrai la stessa radiale* (la linea retta che da Saronno, come un'autostrada o meglio un'aerovia, attraversa Bresso) *ma neppure utilizzando il cronometro potrai avere la certezza di trovarti sulla verticale dell'aeroporto.*

Mi rispose che nelle sue vicinanze avremmo visto davanti a noi il chiarore rossastro della Breda (che era poco più avanti), quello delle fiamme che uscivano da un alto fumaiolo.

Durante il percorso mi passò la cuffia (l'unica esistente, peccato, avremmo dovuto comprarne un'altra), perché mi rendessi conto del perfetto funzionamento della radio.

Accidenti, quanti aeroplani in frequenza! Non saranno tutti a mille piedi, diretti a Saronno? E quanti, rientrando, saranno di fronte a noi..? Superammo Saronno (il VOR, su cui prima si leggeva "TO", ora indicava "FROM") e andammo avanti per qualche minuto. Sforzandomi di guardare nel grigio lattiginoso, a un certo punto mi parve di vedere una macchia biancastra, proprio sopra di noi, e gliela indicai ... virata *secca* con inclinazione di novanta gradi ed arrivò *secca* la spiegazione: *Paracadutisti sull'aeroporto di Venegono* (dove in seguito sarei stato allievo-istruttore).

Ruotato di 180° il selettore di radiale (l'OBS dello strumento) e rientrati che fummo sul VOR di Saronno, dal nuovo "TO" passammo ancora al "FROM", questa volta in allontanamento dalla stazione verso Bresso, mantenemmo la stessa radiale di prima (non oso pensare al rischio di collisione con gli altri volatili!) e, giuro, per quanto mi sforzassi, non riuscii proprio a vedere neanche una scintilla del citato chiarore rossastro della Breda.

Dalle risposte alla radio di Rossi appresi che eravamo *numero sette in sottovento*, eravamo preceduti cioè da ben sei aeroplani..!

Non si vedeva il terreno, ma ormai mi ero rassegnato, nulla più mi meravigliava, ero proprio annichilito. Finalmente in finale e, miracolosamente, la pista sbucò dal nulla avanti a noi!

Non avevo ancora l'abilitazione al pilotaggio del Rondone.

Non so se Rossi fosse un istruttore ma, a sentir lui, non c'era problema. *Adesso te ne torni in volo per la prova barografica.*

Un momento: tu vieni con me? *Non posso, è proibito* mi rispose. Ma anche questo per lui non costituiva un problema: *Va su per cinquemila piedi, mantenendoti in circuito, neh! A duemila sei fuori dalla nebbia, neh! E poi giù sempre in circuito fino all'atterraggio, neh!* Ma voi siete scemi, se non vedo non vado!

Aspettammo fino a domenica, ma la nebbia fu più paziente di noi, non si mosse; io e Guido ce ne tornammo a Palermo (io in treno e l'amico comunista con l'aereo di linea). E a Palermo acquistammo insieme per un milione il Piper Cub I-VINA, su cui avevamo conseguito il brevetto. Lo ridipingemmo di giallo (il suo colore originale) e, quando avevamo qualche lira per la benzina, ci facevamo un volo ristoratore.

Per andare ovunque avevamo anche comprato una radio ricetrasmittente a sei canali, con le quattro frequenze comuni a tutte le stazioni aeronautiche: la turistica (123.5 megacicli), la radiogoniometrica (119.5), la militare (122.1) e quella di emergenza (121.5); nonché le due primarie di Palermo Punta Raisi e Catania Fontanarossa.

Che volare (sorry!), che volere di più? Andavamo in giro per la Sicilia e ci sentivamo appagati.

Potete immaginare la curiosità degli occasionali spettatori allorché mettevamo in moto il Piper (magari accanto ad un Caravelle) con il lancio dell'elica..!



Fu un periodo felice. Spesso piazzavo i miei due figli ancora piccolissimi sul sedile posteriore, che era il più largo, e me li portavo in volo. Non durò molto, però. Ogni anno il rinnovo del certificato di navigabilità diventava sempre più difficile. L'ingegnere del RAI (il Registro Aeronautico Italiano) sosteneva a ragione che dovevamo revisionarlo, il Piper, e rintelarlo. Ma a Palermo non c'era una ditta certificata che potesse farci il lavoro e, altrove, il costo sarebbe stato troppo elevato per le nostre tasche.

Io nascondevo le crepe della tela incollandovi sopra i coloratissimi adesivi di vari Aero Club e Gruppi Militari! Decidemmo allora di venderlo: ma, ovviamente, non c'erano acquirenti.

Ma, finalmente, due ragazzi di Catania lo vollero ugualmente e, malgrado i miei consigli, sottovalutarono le difficoltà di pilotaggio del biciclo: se lo misero per cappello nell'arco di una settimana, distruggendolo in pista fortunatamente senza farsi male.

Povero vecchio Piper! Ancora oggi mi sento colpevole della tua brutta fine. Non volevi starci, a Catania, abituato a noi che ti amavamo. Eri stato duro come un puledro selvaggio; ma ci avevi permesso di domarti senza mai tradirci.

Avesti il tuo primo dispiacere quando il nostro istruttore smise di pilotarti e, adesso, te ne avevamo dato uno più grande mandandoti via dalla tua casa. Fu un errore accettare quei trenta denari, lo seppi subito, ma era già tardi. Chissà, forse hai voluto suicidarti per lo sconforto, non potendo capire le nostre ragioni.

Ecco almeno le mie.

Subito dopo essermi sposato, per arrotondare il magro stipendio avevo accettato di dare la mia collaborazione ad un commercialista, amico di famiglia, che cercava una persona di fiducia per risolvere pratiche delicatissime affidategli dal tribunale. Si trattava di spulciare una quantità enorme di pezze giustificative che accompagnavano i bilanci di grosse Società fallite e, infine, redigere le perizie richieste.

Andavo a trovarlo la sera alle nove e smettevo dopo la mezzanotte per cinquantamila lire al mese.

Altre cinquanta, però, le rimediavo gestendo il condominio del suo palazzo, un grosso edificio della Palermo Bene: quattro ascensori, acqua calda centralizzata, portierato diurno e notturno, nonché uno scantinato allagato con cavi elettrici nel pavimento!

Così mi ero trovato ad affrontare il caos, perché il costruttore, uno dei più conosciuti della città, era anche lui fallito appena ultimato il palazzo, lasciando, come già detto, nella precarietà molti servizi essenziali dei quali il precedente amministratore non si era curato affatto. Non solo, ma la contabilità era superficiale e sommaria, aggravata dall'inesistenza di un conto corrente bancario che avrebbe potuto non soltanto alleviare le notevoli difficoltà incontrate nella ricostruzione contabile ma anche semplificare le operazioni di riscossione delle quote per il pagamento anche dei numerosi debiti.

Ma il Consiglio dei Condomini non l'aveva voluto (la vista corta deve essere prerogativa dei Consiglieri) e così dovevo recarmi presso i fornitori per il saldo in contanti delle fatture arretrate.

Una sera, chiudendo la cassa, mi accorsi che mancava mezzo milione: quel giorno avevo fatto molti pagamenti e sicuramente avevo dato a qualcuno le nuove carte da centomila lire, che si confondevano con quelle da cinquanta (anche se c'erano facce diverse) contandole per cinquanta!



Mannaggia ai soldi e alla mia testa ... sempre per aria!

L'indomani rifeci il giro dei creditori, ma non potei recuperare la somma versata in più.

Questa è una delle ragioni che m'indussero a vendere il Piper: dovevo rifondere il Condominio prima che saltasse fuori l'ammanco. La cosa farà sorridere, in questo mondo di ladri, ma per me fu un vero dramma. Perciò smisi di fare l'amministratore di quel Condominio, anche perché mi ero stufo di subire i suggerimenti sbagliati dei signori Consiglieri. Accettai, però, da certe Ditte altre lecite attività (come la stesura dei bilanci di previsione e consuntivi), che mi lasciavano molto tempo libero da dedicare alla famiglia e all'attività di pilota.

CAP. 7 – SANGENNARO A GENOVA

E, più o meno in quei giorni, mi presentarono una persona anziana, un tipo singolare che riteneva davvero che a questo mondo fossimo tutti quanti ladri. Convinzione radicata che, alla fine di questa storia, gli fece sbagliare indirizzo con risultati disastrosi.

Costui mi confidò di avere lavorato una vita intera, che aveva soldi a palate avendo venduto e continuato a vendere macchinari a questo e a quello, anche in Africa, dove occorreva ungere abbondantemente gli ingranaggi (in un primo tempo ritenni, nella mia beata ingenuità, che l'olio servisse a preservarli dalla sabbia del deserto..!) e che, adesso, poteva finalmente concedersi un po' di riposo conseguendo il brevetto di pilota desiderato fin dalla sua lontana infanzia.

Lo informai che il brevetto non avrebbe potuto acquistarlo e che le bustarelle nel nostro campo non contavano (chissà se è vero!) e che avrebbe dovuto superare un esame psico-fisico accurato.

Gli consigliai, quindi, di farsi controllare prima dal suo medico di fiducia. Non mi diede retta e, con la busta dell'Aero Club (che non conteneva denaro ma la solita lettera di presentazione all'Istituto Medico Legale), si recò a Napoli.

Al rientro, con una lunghissima e patetica telefonata, mi comunicò che non era stato dichiarato idoneo: dalla voce tremante e dalle parole accorate sembrava un diciottenne alla sua prima delusione! Naturalmente cercai di consolarlo dicendogli che il brevetto aveva un'importanza relativa, essendo un pezzo di carta, e che potevamo volare insieme ogni qualvolta ne avesse avuto voglia.

Si convinse e mi disse, di rimando, che doveva assolutamente comprarsi l'aeroplano, purché io accettassi di fargli da pilota.

Poiché lo voleva nuovo e non era competente mi chiese, anche, di operare una scelta. Dopo lunga ricerca optai, lui d'accordo, per un PA28 Warrior da 160 cavalli. Così arrivammo a Genova, dal Concessionario Piper che conoscevo.

E, immediatamente, senza prima discuterne il prezzo, incollò sul primo Warrior nuovo che vide un adesivo in formato *Oso di Cane*, con la denominazione della Ditta nella striscia centrale, il relativo logo in uno dei dischetti laterali e nell'altro l'effigie di San Gennaro! Da quel momento, anche perché pagò in anticipo l'intera somma pattuita (e dovetti sobbarcarmi l'onere di tirare sul prezzo, io, che non ero un commerciante), lo chiamarono tutti affettuosamente Sangennaro! Sennonché voleva l'aeroplano subito, a tutti i costi ... anche aggiuntivi!

Ma non si può, lo si deve immatricolare, ci si devono installare strumenti ed avionica, bisogna ottenerne i documenti..! Michele, spiegalo tu a Sangennaro, deve convincersi che non può essere pronto prima di uno o due mesi..!

E, per non perdere l'affare, riuscirono nell'impresa impossibile di consegnarci l'**I-GENN** (dal nome del Santo) dopo una sola settimana (un miracolo del Santo..?).



Io ero rimasto a Genova, a seguire passo passo i lavori, allenandomi anche a pilotare un aereo gemello su cui presi l'abilitazione.

Sangennaro mi aveva lasciato un mucchio di soldi (che poi gli rendicontai fino all'ultima lira) e mi telefonava in albergo ogni notte per informarsi sulla situazione.

Alla sesta notte, quando gli dissi che il miracolo (grazie al suo illustre Omonimo) era quasi compiuto e che l'aeroplano, dunque, sarebbe stato pronto l'indomani, sparò a bruciapelo una micidiale fucilata: *“Non lo voglio più, voglio l'altro, sai, quello con i colori della mia ditta!”* Ma stai scherzando, l'aeroplano è già immatricolato ... *Digli all'amico tuo che gli pago il disturbo..!*

Con la faccia debitamente a terra, informai il titolare della ditta, Fioravante Sbragi (universalmente conosciuto come Fiore) che s'incazzò terribilmente, elevando al cielo quella che sembrò una bestemmia (ma non ce l'aveva col Santo) e non volle sostituire un accidenti, rifiutando qualunque compenso extra!

Mi ritrovai fra due fuochi, ma riuscii a spegnere fortunatamente quello di Sangennaro!

Portai l'aeroplano a Verona, dove avevamo appuntamento.

Era già lì per una riunione di lavoro e mi aveva assicurato che saremmo partiti, con destinazione Bologna, nelle prime ore del pomeriggio.



II PA 28 WARRIOR

Ne approfittai per fare qualche voletto d'allenamento e pranzare nel ristorante del locale Aeroclub, all'aperto, perché c'era una splendida e calda giornata. Non si vedeva una sola nube, ma all'improvviso si udì un tuono prolungato che sembrava provenire dai monti vicini.

Un aeroplanino di legno e tela, che si stava avviando in pista, con un felino dietro-front si riportò in hangar. Nel giro d'un paio di minuti s'affacciarono nuvoloni terribili, avanzarono rapidi e oscurarono il cielo; piovve un diluvio d'acqua e grandine, in chicchi grossi come noci. Oddio, l'aeroplano! Tutto solo e fuori sotto quella tempesta! Durò poco, ma temevo che la grandinata l'avesse danneggiato irrimediabilmente. Invece lo ritrovai integro, con solo un po' di vernice scrostata accanto all'immagine del Santo..!

Giunse tardi, quando ormai stavo per cancellare il piano di volo e, per non deluderlo al suo primo viaggio, partimmo frettolosamente per Bologna, dove arrivammo a effemeridi scadute (ma entro la prescritta mezz'ora dopo il tramonto).

Lungo il percorso incontrammo violenti temporali, tanto da far temere al torrista con cui ero in contatto che fossimo in serie difficoltà. *“Dove siete?”* Sopra un'ansa del Po ! *“Può essere più preciso?”* Certamente, sul Po, quello che nasce dal Monviso..! Vedo anche altre anse e molti capannoni industriali..! Intanto il torrista, niente affatto rassicurato, aveva fermato il decollo di un DC9 e lanciato un paio di razzi che non avevo assolutamente visti.

Ma andò ugualmente tutto bene, sempre con l'aiuto del Santo! Sosta in albergo, dove conobbi figlia e genero che, appresi, dovevano venire con noi fino a Palermo.

Mi alzai presto la mattina per recarmi in aeroporto, sbrigare le formalità, consultare l'ufficio meteo e presentare il piano di volo. Fin dalla sera prima avevo raccomandato a Sangennaro ed ai suoi familiari di non fare tardi l'indomani e avvertendoli che avremmo dovuto superare gli Appennini dove, sul mezzogiorno, si sarebbero formati alti cumuli.

Naturalmente arrivarono alle undici, con una serie di valigioni che mi preoccuparono alquanto! Col pieno di carburante eravamo certamente fuori peso e del centraggio, a quel punto, non sapevo più nulla. Avevo intenzione di fare un veloce calcolo, ma fui distratto dalla disputa nata con un poliziotto (che se ne stava per i fatti suoi) da cui Sangennaro pretendeva il controllo dei bagagli! Perdemmo dunque altro tempo prezioso e decollammo nell'ora peggiore diretti a Roma, dove avremmo rifatto il pieno.

L'aeroplano si comportava bene malgrado il sovraccarico, ma ero disturbato nella mia arrampicata dal chiacchiericcio dei passeggeri e dalle previste nubi cumuliformi.

Ma come sono bianche, ma come sono belle, ma come sono alte..! esclamavano, mentre passavo fra quegli ammassi micidiali deviando continuamente dalla rotta.

E i guai non arrivano mai soli!

Se ne aggiunse uno assolutamente imprevisto: continuando la salita fui colto da un dolorino allo stomaco, che aumentò progressivamente fino a diventare una fitta lancinante!

Ma che mi sta succedendo, non ho mai avuto niente del genere, che sia un attacco di appendicite..?

Cominciai la discesa, di là dai monti, e il dolore cessò: pensai ai gas intestinali che, con la diminuzione della pressione durante la salita, s'erano dilatati ... ma in vista di Firenze il dolore tornò in fase acuta; e, allora, decisi di atterrare.

Non dissi nulla ai miei passeggeri, se non quando fui fermo sulla piazzola assegnatami, sentendomi svenire. E quasi svenni davvero per la convinta affermazione di Sangennaro: *Se m'avessi detto che stavi male, atterravo io!*

Mi feci visitare dal medico dell'aeroporto, il quale mi riscontrò un'intossicazione alimentare. Avevo la lingua bianca come la neve: lo stinco di maiale mangiato a Verona? Mi fece un'iniezione e mi proibì di volare almeno per qualche giorno, invitandomi anzi a recarmi in ospedale.

Sangennaro non si preoccupò affatto della cosa ... si procurò un pilota e si fece accompagnare a Palermo con tutta la sacra famiglia! Non andai in ospedale, ero già abbastanza avvilito all'aria aperta, e infine, lo stesso giorno, presi il primo treno diretto al Sud, in cuccetta di prima classe questa volta e con soldi miei.

Quella notte non dormii, per comprensibili ragioni: dovetti andare al cesso non so quante volte! Lì seduto, ripensavo allo scampato pericolo e, soprattutto, al comportamento dell'*amico*!

I nostri rapporti, ovviamente, si raffreddarono e s'interruppero bruscamente allorché l'altro amico della Piper ritenne opportuno avvertirmi che Sangennaro aveva più volte telefonato alla sua segretaria per sapere ... se qualcuno giù a Palermo avesse guadagnato qualcosa sulla vendita dell'aeroplano!

E già, questo mondo è pieno di ladri!

Sangennaro continuò a volare con uno dei già citati marpioni (ed era quanto si meritava), assunto peraltro a tempo pieno come segretario della sua ditta.

Fino a quando si ammalò gravemente di diabete e decise di restituire l'aeroplano.

Poco tempo dopo, sentendosi perfettamente guarito, lo rivolle indietro, anche se nel frattempo era stato promesso dalla Concessionaria ad un Aero Club, ma non ancora consegnato.

Pagò una grossa penale e se lo riprese, dopo avere fatto aggiungere sul lato destro del cruscotto un secondo altimetro in metri che, suppongo, gli servisse per controllare facilmente la quota da non superare, a detta del medico, per evitarsi problemi agli occhi indeboliti dal diabete.

Così soddisfatto, in una giornata di cattivo tempo, assoldò a Genova un giovane pilota (quello della Piper s'era rifiutato), il quale sicuramente avrà creduto di trovarsi di fronte ad un collega esperto, essendo proprietario d'aeroplano, che, in quelle avverse condizioni meteo, sentiva il bisogno di compagnia. Quattro occhi vedono meglio di due!

Allettato dalla somma di denaro e dall'occasione del lungo volo, troppo tardi si sarà accorto che Sangennaro non sapeva pilotare e, non solo, pretendeva di volare basso per via degli occhi malati; così partirono, ma non arrivarono mai. Finirono contro una montagna nei pressi di Genova, nel mezzo di un brutto temporale.

Il Santo Protettore dovette distrarsi o forse si era stancato di compiere miracoli!

Il Destino è nelle nostre mani oppure, come ho sempre creduto, è già scritto nel Grande Libro?

Anche di questa fine mi sentii responsabile, ne fui sinceramente colpito; non ero stato io a dare cattiva prova di amicizia, è vero, ma avrei dovuto tenermi dentro l'amarezza del sospetto indirizzato sulla mia persona (chi altri, a Palermo, avrebbe potuto riscuotere una tangente?), accettare il posto di segretario part-time (in nero) che mi era stato ripetutamente offerto anche dopo l'esperienza fiorentina e decidere di sfruttare l'uomo (scusate la presunzione, ma almeno sarebbe vissuto), usando l'aeroplano come se fosse mio. Ma non è da me trafficare o speculare, sono proprio fesso di nascita!

Questa drammatica storia fu davvero un brutto capitolo; o forse sarebbe meglio dire che questo capitolo racconta una brutta storia?! Era cominciata, però, apparentemente bene, in modo umano, con un anziano che aveva più vitalità e passione di un giovane. Nei limiti del possibile voglio sdrammatizzarla, perché ebbe due risvolti: uno ancora negativo, ma incruento, e l'altro finalmente positivo.

Avrei dovuto titolare la vicenda:

TRINITA' DI SANGENNARO

in quanto il figlio fu messo in croce, mentre lo spirito del padre discese sul figlio del figlio che ne ereditò il nome.

Facciamo un passo indietro, al primo tempo di quest'amara storia con Sangennaro.

Il figlio, che gli portava dedizione assoluta (rispetto ed obbedienza), dovette conseguire il brevetto di pilota per non dispiacere il padre; faticò molto ma non era interessato. Volò con me e con quell'aeroplano parecchie volte, ma era sempre insicuro.

Poi un giorno, volando da solo, si perse ed entrò nel pallone.

Fortunatamente i suoi messaggi disperati raggiunsero un altro pilota, che si trovava da tutt'altra parte e che lo aiutò come poteva, calmandolo, suggerendogli di navigare lungo costa e riuscendo a farlo atterrare sul primo aeroporto che gli venne incontro (Trapani Birgi), dove lasciò l'aeroplano per non farsi più vedere.

Lo recuperai io e di recente ho avuto il piacere e la consolazione di far da istruttore al nipote, il cui nome mi ha riportato indietro di tanti anni: uno dei miei migliori allievi, fra i più attenti e preparati, con quella rara luce negli occhi di chi è pilota ancor prima di cominciare ed ha tanta voglia di cielo.

Da qualche tempo non lo vedo, più o meno da quando ha conseguito la Licenza di Pilota Privato. E subito dopo vendette l'aeroplano non ricordo a chi.

L'ho incontrato anni dopo a Palermo, presso una concessionaria di automobili dove, con successo in verità, fa l'esperto venditore.

Da lui ne ho comprata una nuova anch'io, con tutti gli accessori e va a benzina o gas (GPL) che mi ha fatto risparmiare un mucchio di soldini. L'ho fatta restaurare di recente e, giuro, non la cambierei con nessun'altra. Non faccio pubblicità ... ma eccola!



CAP. 8 – IL GIRO DI SICILIA

La Festa Grande arrivava ogni anno a fine giugno e tutti collaboravamo alla sua buona riuscita. Quel venerdì sera me ne stavo in aeroporto ad ammirare i tanti aeroplani lustrati e pronti per il Giro di Sicilia che si correva l'indomani, sabato, come al solito..



Il silenzio fu rotto al tramonto dal ronzio d'un motore che veniva dal mare: mi volsi e vidi comparire un biplano bellissimo che rappresentava e resta tuttora il mio sogno più segreto.



Era un Tiger Moth e ne scese un pilota d'altri tempi, con giubbotto, occhialoni e casco di pelle. *Aaaaaa! Me sono mbriacato de mare!* esclamò e poi, guardandosi attorno perplesso: *Ma ndò so' annati tutti l'artri?*

I concorrenti sono tutti al briefing in città – gli risposi – e prima che lei arrivasse mi stavo godendo una quiete irreale!

Decisi d'accompagnarlo con la vecchia Bianchina (che allora avevo, come già detto all'inizio del racconto) a gran velocità nelle strade in discesa che portano al centro, sperando di non farlo giungere troppo tardi. In macchina parlava, parlava e s'informava.

Si chiamava Bruno, veniva da Roma ed era avvocato cassazionista. Sentì che ero pilota e inaspettatamente mi chiese se gradivo fare il Giro con lui (ho sentito bene o sto sognando? Col Tiger Moth? Sono già genuflesso per ringraziarti, o dio alato!).

Arrivammo sparati a Piazza Politeama, dove si teneva il briefing, e gli consigliai di entrare subito nell'omonimo teatro mentre io cercavo un parcheggio.

Ero felice, raggianti, mi sentivo già in volo, occhialoni e casco, col vento in faccia! Macché, dopo pochi minuti uscì furioso, giurando che all'alba sarebbe ripartito per Roma! Mazzata in testa (Boeing!). Che era dunque successo? Non solo non l'avevano ammesso alla gara perché era arrivato tardi, perché l'apparecchio aveva i posti in tandem, perché era troppo lento ... ma il mio presidente lo aveva anche involontariamente offeso: *Figghiuzzu mio, non te la prendere, partecipa fuori gara e una coppa te la faccio dare lo stesso..!*

Ma che sono venuto per la coppa, io?!

All'alba, fatto il pieno ai serbatoi (da quello in alto gli gocciolava benzina sul caschetto), decollò e fece un passaggio battendo le ali per salutarmi.

Non lo accompagnai nel viaggio di ritorno perché nel posto anteriore era installato un serbatoio supplementare, che avrebbe tolto per la gara se l'avessimo fatta.

Prima di partire mi fece promettere, però, che sarei andato a trovarlo a Guidonia, dove poteva farmi volare. Ci pensai tanto, ma non ci andai mai.

A quel tempo la particolare formula del Giro di Sicilia, che valeva per il Campionato del Mondo, richiedeva basse potenze (bassi consumi, quindi) ed alte velocità. Erano esclusi i posti in tandem, poiché si voleva privilegiare l'aeroplano da turismo con i posti affiancati ed era indicata una velocità minima di gara superiore a quella che poteva tenere un biplano. Nacquero, così, varie macchine sperimentali, come il Superfachiro di Luigi Pascale, il Jodel Sicile di Pierre Robin (chiamato Sicilia perché vinse tre gare di seguito), nonché il Falco di Stelio Frati e tante altre.

Grande Patron del Giro, nervosissimo in quei giorni, era il Presidente; ma Supertecnico era un Generale Pilota in pensione che veniva dall'Aero Club d'Italia.

Duro, inflessibile, di poche parole, mai un gesto cordiale, niente sorrisi, uomo di ferro in tutti i sensi: gli avevano sostituito alcune ossa, compresa la calotta cranica, con parti di ricambio metalliche; si chiudeva in una stanza e ne usciva solo a fine gara.



Non credo che avesse mai ricevuto un premio per il suo lavoro: certo è che di lavoro ne aveva tanto!

Calcolava a mano le velocità da assegnare nelle due prove, applicando complicate formule con radici cubiche che davano la classifica finale nel preciso ordine d'arrivo degli aeroplani. O era un genio matematico o imbrogliava le carte: chi mai avrebbe potuto controllarlo? Le lamentele c'erano, eccome! Ma i concorrenti, si sa, non sono mai soddisfatti; e poi sono i primi ad imbrogliare.

Mi raccontano di gare in cui gli aeroplani venivano pesati: qualcuno metteva all'interno di alettoni e flap chilate di pallini di piombo che poi, durante il rullaggio, fuoriuscivano da appositi buchetti..! Si parla anche di ali segate, di motori truccati, di eliche sostituite all'ultimo momento, di benzina scaricata col rischio che potete immaginare..!

In un Giro di Sicilia, da me organizzato, un giovane concorrente dovette fare un atterraggio di emergenza ad appena dieci chilometri dal traguardo; ed era meravigliato che la benzina non gli fosse bastata, avendola calcolata in base ai consumi teorici dichiarati nel manuale di volo (per motore nuovo, in aria tipo, e cioè con 15°C di temperatura, secca, eccetera), senza tener conto delle condizioni reali (aria umida, caldissima: al Sud si consuma più che al Nord, lo sapevate?).

Che possiamo dire ... che in gara si perde la testa?

A quel tempo i partecipanti dovevano trasportare, per ogni posto vuoto, un sacco di sabbia pesante una settantina di chili: così avveniva che molti di noi giovani piloti, un po' più leggeri (a volte imbrogliavamo sul peso ... pure noi), riuscivamo ad imbarcarci come passeggeri, ovvero come zavorra!

Arrivò il giorno, però, in cui feci il mio primo Giro da co-pilota.

Il Presidente mi chiese di accompagnare un giovane tedesco che era venuto in Sicilia per la prima volta, e quindi non la conosceva.

Io non parlavo l'inglese (e neppure il tedesco), lui non parlava l'italiano: ci saremmo intesi a gesti.

Ebbi il mio nome segnato accanto a quello impronunciabile del titolare. Ed ebbi, anche, i miei coupon per il vitto e l'alloggio a Taormina. Mi armai di carte, goniometro, matite e partimmo.

Il Tedesco aveva un potentissimo Bonanza, trecento cavalli o più, e li usava tutti, ma nel modo sbagliato: dopo il decollo si buttò a pelo di terra, puntando la collina davanti a sé e scavalcandola poi con una lunga impennata; giù di nuovo nella valle e così di seguito sull'intero percorso montagnoso, un saliscendi terribile.

Ohè, ma che vuoi fare, che non li vedi i cavi dell'alta tensione, ma perché corri così, allunghi strada, fesso..! Ma il tedesco non poteva capirmi; rideva vedendomi agitato e magari riteneva che fossi elettrizzato dalla gara.

Un folle? Un tentativo di suicidio in terra straniera (ma io che c'entravo) a mo' di espiazione per i tanti peccati dei padri? Un volo di addestramento per un'eventuale terza guerra mondiale?

Però quando, come Dio volle (e giuro che lo volle), arrivammo a Catania, precisino precisino tirò fuori la check-list in sottovento e si fece tutti i controlli pre-atteiraggio, leggendoseli uno per uno (gli avrei dato un pugno in testa, gli avrei dato!).

Il ritorno via Messina sarebbe stato tutto sul mare: dopo una serata ristoratrice ed un sonno oblioso a Taormina, mi decisi a riaccompagnarlo. E volando diritto in effetto suolo guadagnammo qualche posizione in classifica.

L'anno dopo feci da secondo a Gasparino, il capo controllo dell'Aeroclub, che frattanto aveva aperto una ditta di lavoro aereo. Possedeva un Fachirol che, con l'elica di velocità, andava come una bomba. Gasparino era un manico, ma per la navigazione si affidò interamente a me. Avevo registrato i tempi, di minuto in minuto, lungo il percorso tracciato sulla carta e, durante il volo, gli dicevo che eravamo in ritardo per convincerlo a dare tutta manetta: *None! L'aeroplano mi serve per lavoraaaaare!*

In verità, avevamo un forte anticipo, ma lo tenevo all'oscuro per stimolarlo a correre di più.

Arrivammo a Catania fra i primi, per cui al ritorno ci mettemmo a correre come dannati! Ora sì, c'era la possibilità di vincere!

Sorpassavamo gli aeroplani che ci avevano preceduto al decollo, ma non sapevamo quanti perché non li avevamo contati.

Tagliato il traguardo di Boccadifalco, avemmo la sorpresa di vedere sul terreno un solo aeroplano che, apprendemmo dopo, si era ritirato. *Abbiamo vinto, abbiamo vinto!* urlava Gasparino saltellando di gioia; e già pregustava il consistente premio in denaro che gli avrebbe consentito di pagare qualche cambiale.

La delusione fu grande: eravamo decimi in classifica generale e non capimmo per quale oscura ragione (tutti gli altri arrivarono dopo di noi) o per quale ingiusta penalità. Qualcuno pensò (**io**) che in Alto Loco non si potesse consentire ad un semplice meccanico dell'Aeroclub di surclassare i Big Internazionali e che si dovesse salvare la Faccia dello Sport ... alla faccia dello sport!

Riflettendo ancora, Gasparino non presentò ricorso (*Mi devo guadagnare il pane..!*) e si contentò della coppa che veniva data praticamente a tutti. Poi cominciai i miei Giri da titolare: fungevo da Ufficiale Postale.



Trasportavo col P.66 due sacchi di buste affrancate ed annullate con timbro speciale.



Era una simpatica tradizione filatelica che sicuramente faceva guadagnare tanti soldini agli organizzatori ma non certo al pilota.

Dapprincipio ci andavo con mia moglie e non avevo certo velleità di correre (l'handicap per i miei 115 cavalli era quasi pari a quello del Falco che ne aveva 130, ma realizzava una velocità doppia della mia). Era una bella passeggiata ed un fine settimana stupendo. Ma poi successe un fatto che mi fece riflettere.

Ero in quota, con prua su Comiso, nell'aria caldissima di fine giugno e senza un filo di vento. Il motore cominciò a borbottare, fino a spegnersi, malgrado i miei ripetuti tentativi per togliermi dall'emergenza. Localizzai un campo di grano, libero da ostacoli, e mi posi in circuito. Mia moglie, calmissima come sempre, non si scompose; del resto io ero rimasto (all'apparenza) tranquillo e le dissi che quella sera avremmo cenato in qualche fattoria con pane e formaggio, anziché al Grand'Hotel San Domenico di Taormina.

Contemporaneamente alla diminuzione di potenza, si era visto uno spruzzo sul parabrezza: ritenni d'essere entrato in una massa d'aria sovraffusa e d'aver provocato un rimescolamento tale da far condensare il vapore in eccesso: **avevo fatto ghiaccio al carburatore**, oppure più probabilmente l'acqua si era miscelata alla benzina provocando l'arresto del motore (una convinzione del momento!). Già in sottovento mi preparavo all'atterraggio, quando il motore riprese ... si fermò e riprese ... l'accompagnai dolcemente di manetta e, bontà sua, ricominciò a funzionare come se nulla fosse accaduto.

Non c'erano problemi per eventuali atterraggi forzati, potevo ritardare la decisione ad ulteriori piantate del motore. Il campo era piatto, enorme, e potevo atterrarvi da ogni direzione.

Rifeci quota lentamente, molta più quota di prima, rimanendo in circuito a lungo e osservando che le temperature (olio e cilindri) nonché la pressione dell'olio si mantenevano nella norma, in arco verde. Misi prua direttamente su Catania (considerata anche la diminuita autonomia), dove atterrai regolarmente.

Mi aspettava, preoccupato per il ritardo sulla tabella di marcia, un giovane giornalista, in seguito personaggio importante del Telegiornale, cui raccontai sommariamente l'episodio.

Il titolone dell'articolo pubblicato l'indomani sul quotidiano di cui era corrispondente diceva pressappoco così:

GHIACCIOLI AL CARBURATORE SCAMPATO PERICOLO PER UN CONCORRENTE PALERMITANO!

Da quella volta, tuttavia, pensando ai bambini lasciati in custodia alla nonna, non volai più con mia moglie, lasciando che si unisse ad altri equipaggi di sicuro affidamento (almeno un genitore si sarebbe potuto occupare dei figli..!).

In un altro Giro, nella seconda tappa da Catania a Palermo, il vento proveniente da ovest era così forte e turbolento, soprattutto sullo stretto di Messina, da far ballare l'aeroplano come una foglia impazzita. Le discendenze dai Monti Peloritani erano paurose tanto che rinunciai a passare su due traguardi.

Tenevo il muso dell'aeroplano su, con tutta potenza, alla velocità che m'avrebbe dovuto assicurare il miglior rateo di salita, ma il variometro indicava 500 piedi a scendere.

Mi allargai verso la costa calabra, dove stazionava un cumulo nembo spaventoso che cominciò a risucchiarmi violentemente, e ne approfittai fino ad evitarlo di stretta misura: filavo a 120 nodi, a muso in giù e senza motore, ma salivo ora di duemila piedi al minuto!). Guido, che era con me, teneva sotto controllo con occhi strabuzzati gli strumenti del motore.

Al traverso di Messina virammo ad ovest. Eravamo fuori dalla più violenta tempesta d'aria che avessi mai incontrato, ma non si viaggiava. Guido, dove siamo..? *Su Milazzo.*

Passavano un paio di minuti e ripetevo la domanda: *Abbiamo appena lasciato Milazzo, Michele, ci saremo spostati di uno e due chilometri!*

Infine uscimmo anche da quella brutta situazione.

Boccadifalco era diventato un manicomio.

I concorrenti atterravano da entrambe le direzioni, contemporaneamente, in pista e sull'erba.

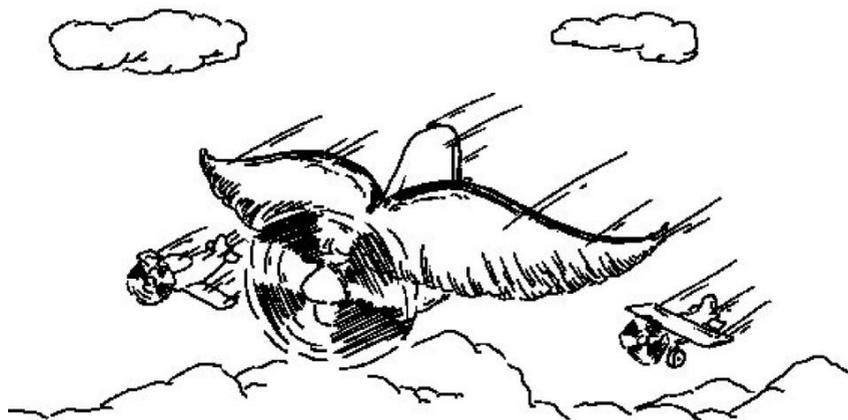
Aspettammo buoni buoni a quota di sicurezza, anche se eravamo a corto di carburante, lottando con la turbolenza e le discendenze dalle colline di casa nostra, cui eravamo abituati.

Infine, stanchi ma contenti d'essere ancora interi, mettemmo le ruote per terra.

Nel pieno della buriana, sullo Stretto di Messina, avevo visto sfilare a pelo d'acqua l'aeroplano di Baffo Volante (Giorgio, un veterano, eterno secondo per la particolare formula del Giro ma in assoluto il più veloce).

E mi ero ripromesso di chiedergli (e glielo chiesi) come diavolo avesse fatto a rimanere basso con quelle micidiali discendenze.

Flemmatica e concisa la risposta: *Il vento sott'acqua non ci va!*



Giorgio, Baffo Volante!

Un altro Giro fu funestato dalla perdita di due carissimi amici.

Aldo, allievo pilota, uomo maturo e padre di una bellissima bambina, entusiasta del volo al punto che si era già comprato l'aeroplano e Giovanni, il mio collega di corso, un bancario padrone di quattro lingue che gli consentivano di viaggiare in Europa per conto dell'Istituto di Credito e concludere affari con i lontani clienti. Si diceva che quel P.64 ed un suo gemello fossero scagognati, perché dedicati ad un pilota collaudatore perito in mare con uno dei prototipi: nel nominativo di ciascuno erano state inserite le lettere MM, iniziali delle sue generalità.

Non crediamo a queste cose, ma certo è che ambedue gli aeroplani andarono distrutti, con la morte degli occupanti.

Aldo, conseguito il primo brevetto, aveva fatto col suo aeroplano oltre cinquanta ore di volo, in attesa degli esami di secondo grado. Tante volte l'avevo accompagnato per aiutarlo negli esercizi di radionavigazione.

La macchina era stupenda, perfetta e leggera, una delle prime rivestite in tela, capace di arrampicate notevoli col suo motore da 180 cavalli. Quella volta, al Giro di Sicilia, non riuscì a scavalcare una collina nelle vicinanze di Boccadifalco e finì contro i cavi dell'alta tensione.

Al posto di Giovanni dovevo esserci io; ma all'ultimo momento preferii andare col vecchio Macchino, restaurato e riverniciato, affidando a Giovanni la condotta del P.64 e la vita di Aldo.

Ma a Giovanni, in varie occasioni, avevo anche affidato la vita di mia moglie, perché era un buon pilota, serio ed attento.

Fui il primo a partire col Macchino ed il primo a ricevere l'atroce notizia dopo l'arrivo a Catania.



GIOVANNI LIZIO

Non avevo la sua foto, ne sono assolutamente certo. Eppure era in bella evidenza nel cassetto che apro spesso perché accanto al computer con cui sto scrivendo. E perciò ce l'ha messa lui!

Desidero raccontare due episodi, che mi hanno sempre lasciato perplesso. Un certo giorno, Aldo e io, eravamo andati in volo col famigerato P.64 per accompagnare a Catania quel Gianni proprietario del Falco su cui erano stati fatti lavori di manutenzione da una ditta specializzata del luogo.

Nel volo di andata non c'era, su tutta la Sicilia, una sola nube; il cielo era così terso che, dalla verticale di Enna, lo sguardo spaziava fino ai due mari, il Tirreno a nord ed il Mediterraneo a sud.

A Fontanarossa ci fermammo meno di un'ora, appena il tempo di espletare le formalità. Non andai all'Ufficio Meteo perché non lo ritenni necessario: cielo sereno su Catania, come lo era prima su tutta la Sicilia.

Gianni ripartì col Falco, Aldo e io col più lento P64.

Durante la salita iniziale, in radiale VOR per Palermo, comparve avanti a noi una nuvola sfilacciata ed isolata, che nascondeva ovviamente quello che c'era dietro.

Sembrava semplice attraversarla mantenendo la stessa prua e, invece, vi rimanemmo intrappolati per quaranta minuti, pur salendo a diecimila piedi e cambiando direzioni, ora a sud ora a nord.

Scendemmo, infine, attraverso un provvidenziale buco sul golfo di Palermo, forse il solo, perché le nubi apparivano basse e compatte anche sul mare.

Per due mesi subii le pressioni supplichevoli di Francesca, la fidanzata di Giovanni, che voleva a tutti i costi deporre un mazzo di fiori nella zona dell'incidente, la più schifosa e puzzolente che potesse esistere, il peggiore fra i gironi danteschi: la discarica di Bel-lolampo, dove veniva bruciata l'immondizia della città e dintorni.

Anche l'aeroplano, colmo di benzina, era bruciato come un fiammifero. I miseri resti erano stati portati via, per le inchieste e per i funerali.

Non potei oppormi oltre, avendo deciso di andarci da sola, e perciò l'accompagnai.

S'inginocchiò piangente in quell'inferno, posò i fiori, tese la mano per baciare la terra infame davanti a sé e, miracolosamente, dalla fetida cenere appena smossa emerse l'aquileta d'oro di Giovanni, intatta, ancora attaccata ad un lembo della giacca scura a righini verticali bianchi, appena appena bruciacciato sull'orlo.

Sarebbe stato più facile, lo credo fermamente, cercare e trovare un ago perso in un pagliaio. Non poteva trattarsi di una coincidenza e fui d'accordo con Francesca che smise per un attimo di singhiozzare e con flebile voce, alzando gli occhi al cielo, mormorò queste dolcissime parole: *Amore mio, hai voluto restituirmi l'aquila che ti avevo regalato..!*



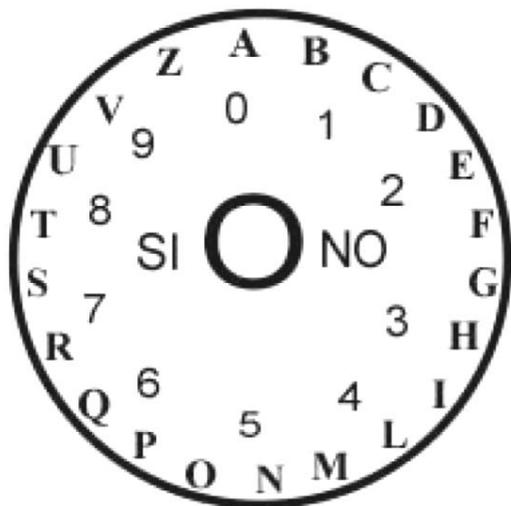
CAP. 9 – A COLLOQUIO CON GLI SPIRITI

Anche Giovanni aveva partecipato a certe nostre riunioni speciali; l'ultima la facemmo alcuni mesi dopo la sua scomparsa e gli amici piloti che vi parteciparono ne furono tutti sconvolti.

La cosa era iniziata quasi per gioco. Una signora tedesca aveva invitato me e mia moglie ad una *serata spirituale*, per festeggiare il brevetto di pilota conseguito pochi giorni prima dal marito, che aveva nobili origini spagnole. Poiché un certo giorno mi aveva sentito suonare al pianoforte un brano con accenti piuttosto romantici e mi aveva chiesto “*tu fare sentire me ancora musica spirituale in prima occasione*”, credetti che col suo stentato italiano volesse riferirsi ad una serata musicale. Invece no.

Siccome era estate, fummo ricevuti in una grande terrazza al dodicesimo piano di un lussuoso palazzo che dava sul Parco della Favorita, uno dei più bei giardini di Palermo.

Dopo i convenevoli, gelato e caffè, ci fecero accomodare ad un tavolo su cui era posto un disco di carta lucida con le lettere dell'alfabeto segnate lungo il bordo.



Capovolsero un piccolo bicchiere di vetro a forma cilindrica sul centro del disco ed il neo-pilota ci chiese (a noi ed a sua moglie) di porvi sopra la punta del dito indice della mano destra.

Trascorsero in silenzio un paio di minuti, durante i quali mia moglie ed io ci scambiavamo furtive occhiate, sentendoci molto imbarazzati e cretini. Poi, il bicchiere si mosse e, portandosi sulle lettere del disco, cominciò a compitare parole e frasi in spagnolo, concernenti un'antica storia dinastica dell'ospite.

Tolsi il dito e, con vivo disappunto della tedesca, il bicchiere si fermò. Avevo capito, naturalmente, che lì si cercava di buggerarmi: *Senti, ci spieghi il trucco? Come, non ci sono trucchi? C'è qualcuno che spinge o c'è una calamita nascosta?* L'inganno c'era, di sicuro, ma non potei scoprirlo.

L'indomani, ripensandoci, telefonai all'amico non tanto per scoprire le carte, quanto perché urtato d'essere preso in giro.

Ma no, t'assicuro, il gioco funziona davvero..! Non hai mai sentito parlare di scrittura automatica?

No, non avevo mai sentito parlarne; sì, di tanto in tanto, di sedute spiritiche e arti magiche, ma figuriamoci se si poteva dar credito a queste storie! *Beh, lo fanno anche i ragazzini e, se non mi credi, provaci tu con tua moglie..!* E riattaccò.

Passarono diversi giorni e, una sera, non avendo niente di meglio da fare, usai un disco a 78 giri (di quelli musicali) per tracciare un cerchio sopra un cartoncino bianco e lucido nonché le lettere dell'alfabeto tutte in giro, in bell'ordine, non dimenticando di porre accanto al centro un SI a sinistra ed un NO a destra, perché il bicchiere non facesse troppa fatica a rispondere!

Mia moglie non fu restia a cominciare (per avermi vicino era disposta a tutto), ma dopo quaranta minuti di immobilità assoluta ci stufammo e ce ne andammo a letto.

Stavolta volevo il trucco a tutti i costi, ma il barone nero (così avevo ribattezzato quel pilota burlone) mi disse che ci voleva esercizio!

E dopo un paio di serate in cui ci sentivamo sempre più stupidi, il bicchiere si mosse di qualche millimetro ... *Sei tu che spingi? Non spingi? E va bene, cominciamo daccapo!* Un certo giorno, quando ormai avevamo deciso di smettere quella buffonata, iniziarono a formarsi le prime parole di senso compiuto.

Non chiedevamo niente, ma *quelli che scrivevano* (persone anche vive, non solo defunte) si presentavano spontaneamente, dichiarando nomi e cognomi. Naturalmente, parlandone in giro, la mia casa si riempì di amici piloti e non solo piloti che volevano partecipare al *gioco*, finché la cosa diventò una specie di ossessione. Ci riunivamo quasi ogni sera e, con l'esercizio, eravamo diventati dei veri esperti.

Io, di solito, redigevo i verbali delle sedute, tentando di rimanere asettico; mantenevo un atteggiamento distaccato, un piglio scientifico, non credendo assolutamente nell'Aldilà.

Ma il bicchiere andava veloce ed era come se si svolgessero davvero delle nutrite conversazioni!

Il fenomeno era reale, nessuno tentava di barare (non c'era senso a farlo) e, in seguito, se ne aggiunsero altri che non potevano essere frutto di imbroglio.

Avevo trovato, inoltre, una letteratura immensa sull'argomento, di cui prima non sospettavo affatto l'esistenza.

Avevo scoperto che c'erano cattedre di Parapsicologia presso certe Università (a Bologna, ad esempio) mentre non risultava che ce ne fossero di Spiritismo e, comunque, anche noi eravamo divisi fra le due materie.

Io ero diventato parapsicologo ad oltranza.

Di quelle riunioni e dei relativi verbali (che si trovano in fondo a qualche cassetto) ricordo dialoghi con Politici, Filosofi, Aviatori, Navigatori e Poeti, viventi e defunti, che lasciano stupefatti per la loro singolarità. *Siamo tutti spiriti*, scrisse una volta un Tizio e aggiunse: *ogni stadio è vissuto in un'altra dimensione del tutto simile alla vostra.*

Mussolini, non invitato, ci fece un comizio che cominciava con queste parole bellissime, in verità: *Giovani figli, abbiate fede nella vostra efficienza ...* e chiudeva con “*Halalà*”, sì, con l’acca davanti, non so perché.

Un pilota che conoscevamo, titolare di una società di aerotaxi, ci raccontò la sua tragica disavventura. Avrebbe dovuto trasportare in Africa col suo aeroplano alcuni ingegneri (che arrivarono in aeroporto con le mogli: un carico non previsto).

Ma durante la lenta salita (aeroplano più pesante) si era infilato in un cumulo nembo nelle vicinanze del proprio aeroporto, aveva fatto ghiaccio, un motore si era bloccato ed era andato a sbattere da qualche parte.

Un astronauta ci descrisse nei minimi particolari la sua orbita.

S’intromise un extraterrestre che trasvolava da una galassia all’altra per darci le sue coordinate, ovviamente diverse (e non ci avevo pensato), poiché si riferivano allo spazio che ha tre dimensioni (**x**, **y** e **z**), aspettandosi di ricevere le nostre!

Un altro, che navigava in Adriatico, ci raccontò del suo viaggio a **Split** (scoprimmo poi che era il nome serbocroato di **Spalato**).

Antonello, un aeromodellista di Messina, ci aveva relazionato in tempo reale sulla sua passeggiata e sui negozi in cui entrava: qualche ora dopo gli telefonammo a casa e ci confermò tutto quanto, per filo e per segno. Coincidenze e illusori racconti? Certo, era ciò che tutti pensavamo. Si trattava di un gioco, in quegli anni lo facevano anche i ragazzini (davvero, come ci aveva detto il Barone Nero), ed a noi serviva come scusa per riunirci e passare insieme le serate. Di notte non potevamo volare..! Gli episodi che racconterò coinvolgono alcuni soci del mio Aeroclub ed i loro familiari che parteciparono attivamente alle riunioni.

I fenomeni strani, incontrollabili e, se vogliamo, inconcludenti, erano tanti: porte che si aprivano o chiudevano senza apparenti ragioni, lampadari che giravano come giostre, quadri che si staccavano dalle pareti..!

Ma erano nulla in confronto a ciò che accadde una sera, quando dovetti subire l'isterica telefonata della moglie d'un amico pilota, che era stato a casa mia quel pomeriggio, mentre lei sosteneva che erano stati insieme in casa di altri amici..!

Lui si sarebbe stancato di guardare la televisione decidendo di rincasare prima di lei, che poi gli aveva riportato un accendino di valore dimenticato sul bracciolo della poltrona. Rimproverato, si era difeso sostenendo che non poteva averlo scordato quel giorno, perché era stato tutto il tempo con me a parlare di aeroplani.

Fulmini e tempeste! Le telefonate agli ospiti dell'incavolatisima signora mi confermarono la sospettata bilocazione!



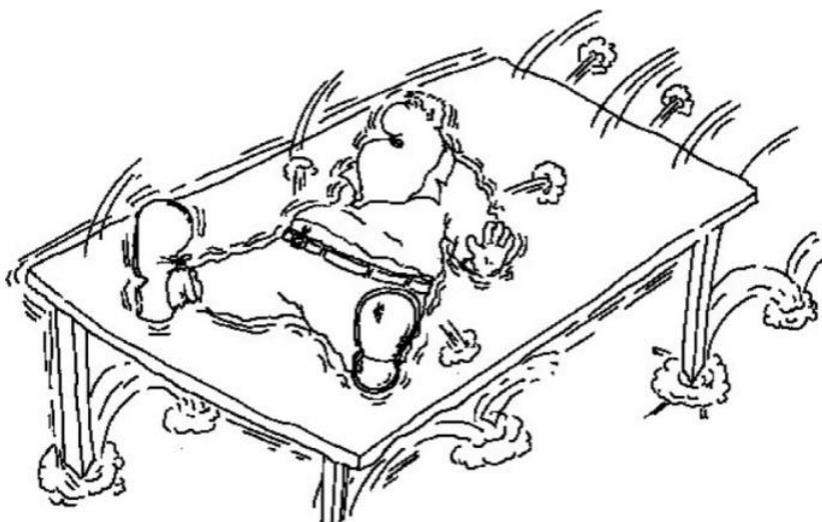
Le stranezze che si manifestavano davanti ai miei occhi mi rendevano così perplesso da tentare ogni sorta di esperimenti, senza tuttavia riuscire a dimostrare alcunché.

Lasciavo girare, ad esempio, un magnetofono di ottima marca, senza microfono, nel tentativo di catturare le voci celestiali di cui qualcuno mi aveva parlato; ma le cassette (sempre nuove) non riportarono mai segnali di alcun genere.

Finché mia moglie non decise di utilizzarle, in diverse giornate, per registrare alcune conferenze giuridiche che la interessavano molto. Le ascoltò alla fine del convegno e me le fece ascoltare: le parole uscivano distorte, o rapidissime (con toni striduli) o esasperatamente lente (con toni profondi), come se il registratore avesse girato a velocità diverse. Provato con altre cassette, andò perfettamente bene!

Avrei dato, anche, non so che per capire come i tavolini (a tre e quattro gambe, rotondi, quadrati, rettangolari, di legno e di metallo) potessero ballare al momento in cui ci posavamo sopra le mani formando una catena. E non solo balli: il mio tavolo da pranzo per dodici persone aveva preso l'abitudine di inseguire (senza strisciare sui tappeti) un aeromodellista di notevole stazza, che scappava precipitosamente rifugiandosi in corridoio o fra due poltrone!

Un certo giorno collocammo l'aeromodellista, con tutti i suoi cento e passa chili, sull'enorme e pesante tavolo che si trovava nella sala consiliare dell'Aero Club e, subito dopo aver formato la catena, il tavolo fece un balzo incredibile e lo disarcionò.



Spesso sul tavolo di lucido palissandro di casa mia stendevo una copertina di leggeri merletti su cui posare le dita delle mani: se qualcuno avesse premuto per spingere si sarebbero mossi i merletti e non il tavolo, che invece correva come se avesse avuto un motore silenzioso. Non ridete, ma alcuni di noi cercavano di sfruttare quella potenza occulta per far funzionare con la sola forza del pensiero le eliche degli aeroplani (o, quantomeno, degli aeromodelli) ... ma quelle non vollero mai saperne di girare!

Dopo la morte di Giovanni per mesi e mesi non continuammo quelle nostre sperimentazioni. Poi, una sera, per rompere l'incantesimo, volemmo riprovarci in casa dell'amico che aveva subito le ire della moglie per essersi bilocato a sua stessa insaputa.

Il primo nome che venne fuori attraverso la scrittura automatica fu quello di Giovanni: era ovvio, pensavamo tutti a lui.

Volle descrivere l'incidente, precisando che non aveva urtato il cavo dell'alta tensione col carrello, come concluso dall'inchiesta, ma con la semiala sinistra mentre tentava di rientrare in campo per un guasto al motore: **dichiarò che si era stappata una candela.**

Smettemmo quasi subito perché quella tragica conversazione ci aveva messo tutti quanti di cattivo umore.

Poi, però, dopo le solite stranezze della serata (mobili e quadri che si staccavano dalle pareti, scricchiolii, tonfi sui pavimenti, eccetera) successe una cosa ancora più strana.

Avevo messo in frigo con le mie mani una bottiglia di vero champagne e, nel farlo, rivolsi involontariamente al Cielo uno di quei pensieri assurdi che a volte vengono alla mente: *Giovanni, se davvero sei qui, brinda con noi.*

Quando la ripresi per aprirla mi accorsi che ne mancava più o meno l'intero contenuto di una coppa, e sentii sul vetro umido la presenza di qualcosa, tanto che mi odorai la mano: sapeva di fiori secchi, di terra bagnata ... Senza dir nulla la passai sotto il naso degli altri, che presero in mano anche la bottiglia ricevendone le stesse impressioni.

Il tappo saltò via normalmente e brindammo tutti con Giovanni.

Giorni dopo, fatti certi ragionamenti sulla dinamica dell'incidente (e dal nuovo punto di vista), risalii sulla collina maledetta e, dopo aver percorso un centinaio di passi in una direzione precalcolata, trovai conficcata alla base di una roccia l'estremità della semiala sinistra che non presentava segni di bruciature. Era stata scagliata lì dall'impatto violento col terreno o era rotolata nell'aria perché tranciata dal cavo?

Ed in seguito ebbi anche l'occasione di parlare con uno degli autorevoli membri della commissione d'inchiesta, da cui appresi che dal motore mancava una candela. Si era stappata per l'urto esplosivo o prima, durante il volo? Chi poteva dirlo!

Non continuammo più gli esperimenti, non riuscivamo a classificarli e ci avevano stancato. O, forse, non c'era più l'atmosfera adatta. Qualcosina, però, voglio ancora raccontarla.

Mario, l'aeromodellista grosso e pesante, sembrava avere acquistato una sensibilità particolare: era diventato telepatico e indovinava i nostri pensieri con una facilità incredibile.

Lo chiudevamo in una stanza, allontanando dal gruppo anche colui che gli avrebbe riaperto.

Scrivevamo in un pezzo di carta qualcosa e quello poi la indovinava all'istante; oppure, lo costringevamo ad eseguire operazioni apparentemente semplici: prendere, ad esempio, una sigaretta da un certo pacchetto posto sul tavolo, infilarla in un altro di marca diversa e consegnare quest'ultimo ad una specifica persona; o anche un particolare fiore da un mazzo di fiori diversi e darlo a qualcuno! Funzionava sempre.

Un'altra sua dote era quella di spegnere le luci: bastava che ci pensasse un minuto e saltavano le valvole.

Un certo giorno l'Aeroclub ricevette una proposta di gemellaggio con una nuova Associazione di Giocatori di Biliardo; che cavolo c'entravamo noi col biliardo? Ma il Presidente fu irremovibile. *Ci dovete andare!*

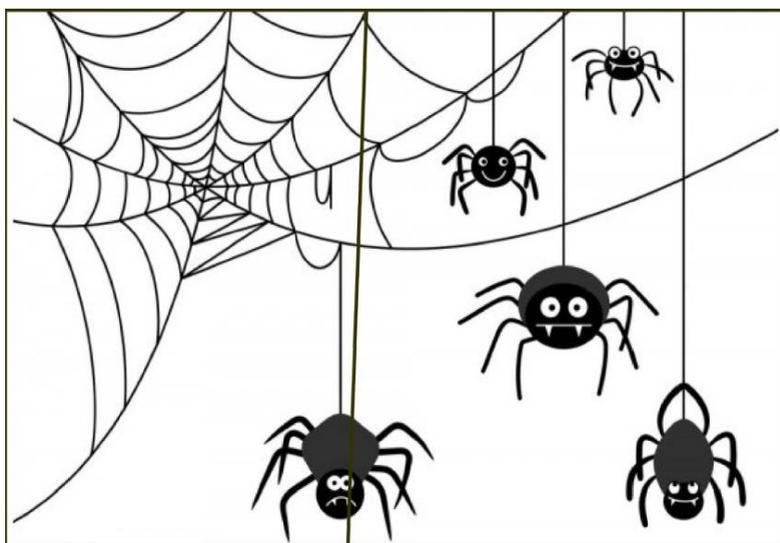
Ci presentammo, dunque, in gruppo compatto, la sera dell'inaugurazione, armati di coppe e trofei: una sala immensa piena di tavoli, ovviamente da biliardo, sui quali si sarebbe svolta una competizione nazionale. Esaurita la cerimonia del gemellaggio, durante le partite cominciammo ad annoiarci a morte.

Ora gli spengo tutte le luci, sentenziò Mario. *Non t'azzardare, sai!* Tac, tutto spento. Per trenta minuti buoni niente da fare, nessuno riuscì a localizzare il guasto.

Il Presidente di quell'Associazione veniva spesso da noi per scusarsi dell'accaduto, mentre al colpevole luccicavano sadicamente gli occhi illuminati dalla fievole luce delle candele.

Infine il portiere dello stabile, svegliato nel cuore della notte, dopo stressanti controlli sulla rete elettrica, nonché su valvole interne ed esterne, pensò di scendere in una polverosa cantina in cui c'era un grosso interruttore manuale (uno di quelli a leva, non automatico) e lo trovò staccato!

Ma come è potuto succedere – porco di qua e porco di là – non ci entra mai nessuno in quel buco e l'ho trovato pieno di ragnatele dal soffitto al pavimento..!



CAP. 10 – UN VIAGGIO A BOLZANO

Quest'altro Mario era un paracadutista d'eccezione.

Aveva i capelli grigi e qualche migliaio 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. 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 sustentatrici dell'ala alle basse velocità.

Per raggiungere il posto di pilotaggio bisognava prima mettere un piede sulla ruota, poi l'altro su un gradino nella gamba del carrello e infine il terzo (ma quanti piedi ho?!) in cabina.

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).

Dopo la prima sgradevole impressione, cominciai 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 fermare 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.



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.

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

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 Circostrizione 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 tenere 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, il Grande Capo dell'Associazione che mi aveva voluto come pilota, e Pippo, 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 nella zona industriale di 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 Club che sarebbero servite per l'acquisto di nuovi aeroplani, paracadute, attrezzature varie, eccetera, aggiungendo 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 ...) e, anni dopo, tentai con successo di fare le stesse cose dalle mie parti. Ma durò poco e ora sto divagando.

Ricevute 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! Dopo l'aggiusto io..!*) ci recammo insieme al bar.

I paracadutisti ci aspettavano seduti, coi bicchieri pronti ed i boccali pieni. Apprezzai molto che non avessero cominciato a bere in nostra assenza (sarà vero?).

E, infine, Angelo, Pippo ed io ci ritirammo in albergo. All'alba giù dal letto e, sorpresa, tutto era immerso nella nebbia!

Nebbia fitta (anche più densa di quella trovata a Milano al tempo del Rondone) che nelle previsioni sarebbe durata non meno di quindici giorni. E, comunque, ci recammo speranzosi 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, pochissima a Venezia..! E perciò, non avendo speranza che il sole tornasse ad illuminarci, dovemmo rinunciare al nostro volo col Dornier. Mannaggia, mannaggia (ma forse non dissi mannaggia!). Percorremmo dunque in auto, guidata dall'esperto istruttore, l'autostrada del Brennero: nell'intera vallata in cui si snoda, totalmente al buio, ci sono monti altissimi a destra e sinistra!



Cupi e silenziosi rientrammo con voli di linea da Venezia, io a Palermo, Angelo e Pippo a Catania. Un mese dopo l'aeroplano ci venne consegnato da un pilota Bolzanino, che s'era fatto il volo spettante a me. Sempre fortunato, io!

CAP. 11 – L'ATTIVITA' DI LANCIATORE

Cominciammo, però, la nostra bella attività su Fontanarossa.

Il sabato mattina prendevo un pullman alle sei, alle otto e mezzo scendevo alla fermata dell'aeroporto. Al mio arrivo c'erano già una quarantina di paracadutisti, imbracati e pronti!



Facevo il piano di volo per l'intera giornata e, trovato l'aeroplano pulito e rifornito, alle nove ero già per aria.

Angelo era un uomo di poche parole, pur avendo in mano la situazione. I ragazzi 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 qualsiasi compenso. Del resto, non essendo pilota professionista avrei mai potuto accettare altri denari?

Ma io mi divertivo, altro che prestazioni commerciali!

Trascorsi alcuni mesi, però, 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.



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.

E Facevamo attività anche col tempo cattivo!

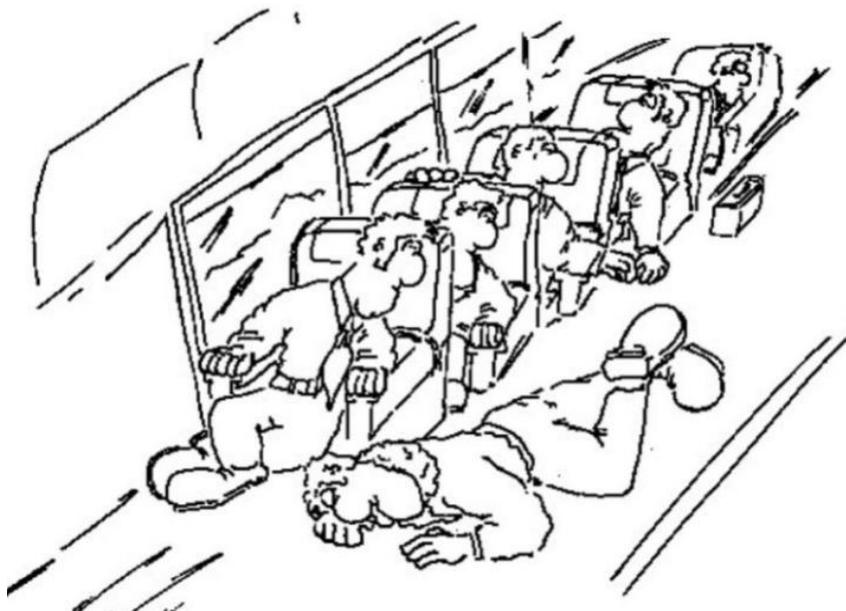
Ogni tanto mi capitava di osservare, durante i viaggi da Palermo a Catania, che lungo l'autostrada alberi e canne si piegavano per il forte vento. Entravo allora in una certa agitazione e mi ripromettevo di non volare quel giorno se, a Fontanarossa, avessi trovato analoghe condizioni. Poi, vedendo quei 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 allinearli; 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.

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



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.



Spesso, a richiesta, lanciavo paracadutisti su vari campi sportivi comunali; avevo l'abitudine di scendere dopo il loro atterraggio 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 (che trainava col Fachiro uno striscione pubblicitario sullo stadio di Palermo) 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, a parte il sabato: il dirigente dell'ufficio in cui lavoravo mi faceva firmare il permesso e poi lo strappava al mio ritorno!

Intanto 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 e 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 siki, 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.

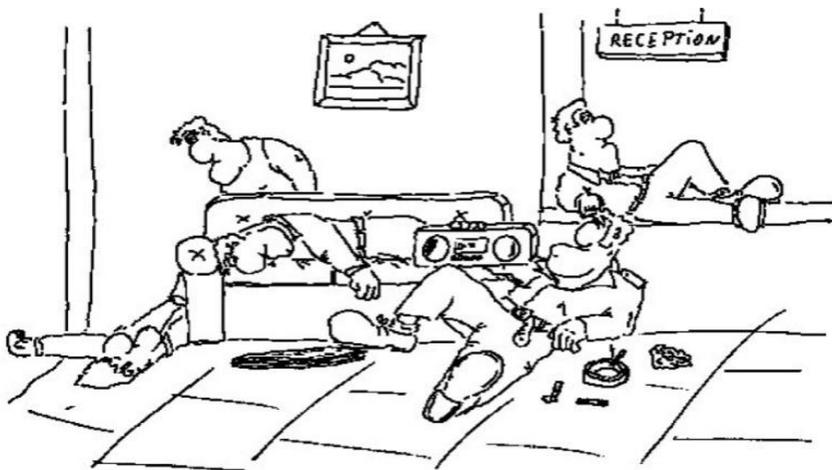
Promesse di pilota!

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!*

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, **plaf**, 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. Sporczia 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 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 passata 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 rotte!*

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 (anche d'inverno), 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 registrata 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 da solo.

Si fece un bel rullaggio zigzagando, 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 s'incendiò ma i danni erano così gravi che dell'India Bravo Zulu Papa Alfa rimase solo il ricordo.

A distanza di tantissimi anni (non mi va di contarli) ho ricevuto una telefonata da uno dei vecchi paracadutisti, che non ricordavo e che m'invitava in nome e per conto del presidente dell'ANPDI di Catania (l'Associazione Nazionale Paracadutisti d'Italia) a presenziare ad una loro riunione. Non capivo perché!

Ma naturalmente decisi di andarci ugualmente, partendo 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!

Poi mi passò il microfono e ricordai per sommi capi le belle giornate trascorse ai tempi che furono ma, 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!



CAP. 12 – IL PASSAGGIO SUL BIMOTORE

In quello stesso periodo conobbi Tonino. Per la verità lo conoscevo da prima, ma non ci rivolgevamo la parola; buon giorno, buona sera, e finiva lì. Veniva da Trapani, dove già da tempo era stato chiuso l'aeroporto turistico di Milo (ci fecero passare un'autostrada in mezzo). Su quella base aveva tenuto per anni un bimotore, un bellissimo Twin Comanche (il PA30/B) e varie altre macchine possedute in precedenza. Adesso lo teneva nell'hangar di Boccadifalco e periodicamente ci volava. Aveva molta cura del suo aeroplano, ma non poteva più volarci da solo.

Era successo che una notte si era sentito male, s'era alzato, aveva preso un digestivo e fumato una sigaretta; poi, rimessosi a dormire, non ci aveva pensato più. Proprio in quei giorni gli scadeva il brevetto e, quindi, si recò a Napoli per sottoporsi a visita medica. All'Istituto gli riscontrarono un *lieve* infarto: la cicatrice, semmai ci fosse, sparì nell'arco di qualche mese ma il brevetto non gli fu mai più rinnovato. I soliti scherzi del destino che, anche questa volta, aveva giocato in mio favore. Infatti Tonino, che si era informato sulle capacità dei piloti locali, era venuto ad offrirmi con molto garbo di volare con lui. Prima di me era stato accompagnato nei suoi viaggi in Italia e all'Estero da un altro pilota, che adesso per subentrati impegni voleva essere sostituito.

Stavo per rifiutare, non potendomi permettere le relative spese, ma lui mi prevenne dichiarando che sarebbero state tutte a carico suo. Accettai con un certo imbarazzo, ma volentieri, e prendemmo accordi per i voli d'allenamento. A Punta Raisi operava la Società dei Tre Marpioni, con un PA30 pilotato generalmente da colui che era stato il segretario di Sangennaro. Trasportava alle isole di Pantelleria e Lampedusa, e viceversa, tutto ciò che poteva, passeggeri, ammalati e merci, soprattutto quando i voli di linea venivano cancellati per condizioni meteo avverse o per scioperi del personale navigante. In seguito, venne assunto dall'ATI.

Con lui feci l'attività minima necessaria (dieci ore) per presentarmi agli esami. Telefonai all'Ufficio Brevetti di Roma e seppi che c'era una sessione a Bologna, con un Ispettore Ministeriale di vecchia conoscenza. Ancora un Colonnello al quale, in occasione di un Giro di Sicilia, avevo fatto da cicerone in visita alla città di Palermo ed alle ville monumentali di Bagheria.

Con lui c'erano stati altri due ufficiali: un Generale, fratello di un noto attore comico, ed il simpaticissimo Enrico, un Maggiore che andava pazzo per le melanzane fritte. Naturalmente furono miei ospiti, come usa in Sicilia, ed eravamo entrati in confidenza.

Mi sentivo tranquillo, dunque, perché andavo a trovare un *amico*! Partimmo con l'I-LOAT, Tonino col brevetto scaduto ed io senza abilitazione al PA30! Ma a Bologna, per fortuna, non ci chiesero i documenti. Trovammo un tempo davvero cattivo, con temporali e copertura totale del cielo. Grazie ai suggerimenti di Tonino che usava l'ADF in un modo tutto suo particolare, mi ritrovai correttamente in finale sbucando dalle nubi.

Incontrammo il Colonnello che voleva subito andare in volo, anche se aveva deciso di sospendere gli esami degli allievi per il brutto tempo; ma Tonino ritenne opportuno rimandarli adducendo impegni di lavoro per quel pomeriggio.

Avevo forti dubbi sulla manovra di messa in bandiera dell'elica e, in verità, non conoscevo bene gli impianti della macchina con le relative procedure d'emergenza.

E, comunque, avevamo già in progetto, conseguita l'abilitazione, di andare a Parigi direttamente da Bologna (il mio primo volo all'Estero, Bolzano a parte..!).

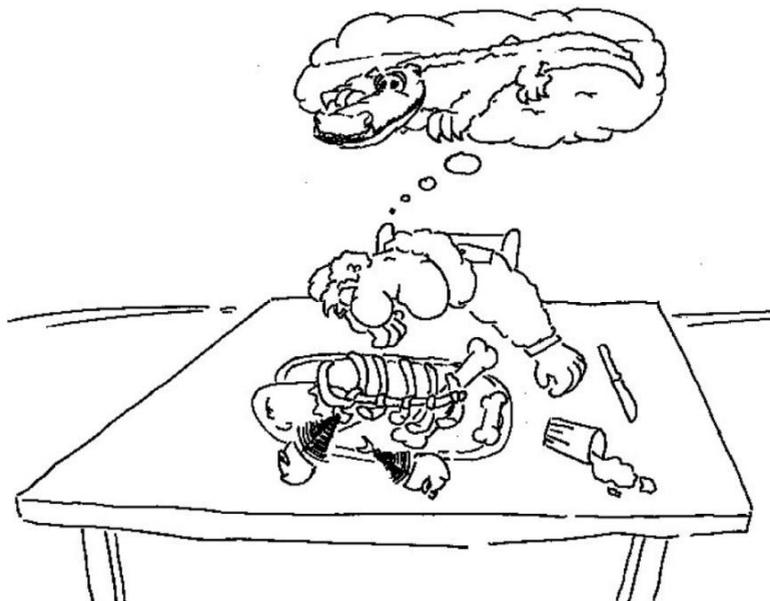
Inutile dire che non ottenni l'abilitazione perché l'amico Colonnello sospese l'esame.

Durante il check, mi ero macchiato di una colpa gravissima: non avevo controllato le cerniere dello sportello..!

Oggi hai dimenticato di controllare le cerniere, domani cos'altro dimenticherai?

E poiché il discorso non faceva una grinza, mogli mogli ce ne tornammo piratescamente a Palermo.

La notte prima, dopo una cena luculliana, avevo sognato piante di motore su paludi infestate da caimani (i Colonnelli? Nooo!).



Non ero stato bocciato ufficialmente e potei ripetere l'esame pochi giorni dopo (non con un "amico") superandolo brillantemente.

Con Tonino volai ovunque, in Sardegna, Corsica, Francia, Spagna, Canarie, in tutte le isole del Mediterraneo, Djerba, Corfù, Minorca. E, naturalmente, tantissime volte a Pantelleria e Lampedusa. Quando andavamo ad Olbia, in Costa Smeralda, trovavo difficoltà a parcheggiare fra quelle decine e decine d'aeroplani sistemati in file per quattro (in lontananza, separato da tutti, si scorgeva il grande Jet argenteo dell'Agha Khan).

Tonino era un patito del mare, ma a parte i salvagente sotto i sedili e mai indossati preventivamente, non voleva a bordo il bel canotto autogonfiabile che avevamo, attrezzato di tutto il necessario per la sopravvivenza in mare, perché pesava una trentina di chili.

Gli piaceva volare leggero per apprezzare in pieno le doti corsaiole del Twin Comanche. Acquistai in seguito un ciambellone che pesava meno di dieci chili e, con mio grande sollievo, accettò il regalo!

Con lui imparai davvero a navigare. Quella volta che andammo ad Alicante, sulla costa orientale della Spagna, tirammo diritto ad ovest al di fuori di ogni aerovia. Il VOR di Palermo ci accompagnò per un centinaio di miglia e, dopo, non fu più possibile seguire alcuna radiale né fare il punto utilizzando altre radioassistenze, essendo quelle africane fuori uso o fuori portata.

Valutavo intensità e direzione del vento dalla spuma delle onde e, di conseguenza, correggevo la deriva a naso. Ogni tanto ci guardavamo in faccia e, poi, dicevamo all'unisono: *Minchia, quanto mare!* oppure *non c'è un cacchio di nave in questo mare*

Non avvistammo, infatti, una sola nave e raramente ne incontravamo nei nostri viaggi: eppure ce ne dovevano essere a centinaia nel Mediterraneo, militari e civili.

Quando agganciai il VOR di avvicinamento, a cinquanta miglia circa da Alicante, ero fuori rotta di soli due gradi!

Per il ritorno non vollero accettare il piano di volo che avevamo presentato; a sostegno del rifiuto c'era l'impossibilità, per loro e per i francesi, di assicurare il servizio di soccorso in pieno mare Mediterraneo. Dovemmo pianificare un percorso che andava a nord-est, verso la Francia, poi piegava ad est, verso la Corsica ed infine a sud per Cagliari e Palermo.

Un giro interminabile che non eravamo intenzionati a fare. Pochi minuti dopo il decollo, infatti, lasciando la zona, mantenemmo il silenzio radio e puntammo su Palermo.

Stavamo per uscire dall'area proibita quando fummo intercettati da due caccia.

Io già mi vidi dirottato in qualche aeroporto francese, ma quelli ci diedero soltanto un'occhiata (venivano forse da una portaerei americana) e sparirono all'istante.

L'incontro con aeroplani militari non fu un evento isolato.

In un'occasione ci prendemmo un vero spaghetto: volavamo in aerovia, tra Cagliari e Palermo, sapendo che quel giorno, dal livello del mare a seimila piedi, era in corso un'esercitazione della NATO; noi eravamo molto più alti e, quindi, ci godevamo in santa pace il nostro volo. All'improvviso l'urlo di Tonino (*Madre mia!*) anticipò d'un attimo il rapido movimento della mia mano che aveva sganciato l'autopilota: l'altra mano mi si bloccò sul volante mentre, a pochi metri in prua, tre ci tagliavano la strada ... un quarto virava a coltello per ricongiungersi con loro ... altri a destra, qualcuno a sinistra, in basso, in alto!

Eravamo immersi in un nugolo di caccia, che non sarebbero dovuti stare alla nostra quota e che, molto probabilmente, impegnati nelle loro esercitazioni, neanche ci avevano visti. Un lunghissimo attimo e ne venimmo fuori.

Nello stesso volo fummo sfiorati da un oggetto sconosciuto, un lungo cilindro nero come quella giornata. Scoprirò in edicola che l'UFO, venduto in una piccola confezione, consisteva in un grosso sacco di plastica che, gonfiato d'aria con semplici movimenti delle braccia, cominciava a salire come una mongolfiera: l'aria interna assorbiva i raggi solari e, sempre più calda di quella esterna a qualunque quota, ne consentiva l'interminabile ascesa.

Un'altra volta l'Avvicinamento di Trapani ci chiese, mentre tornavamo a casa da Pantelleria, se potevamo lasciare che due F.104 ci intercettassero per esercitazione. Acconsentimmo a mantenere rotta e quota, come richiesto, ma, non essendoci parlato di velocità, io decisi di fregarli: rallentai al massimo, estesi flap e carrello, rimanendo in attesa di vedere come quei missili si sarebbero comportati. Il sorriso mi morì sulle labbra quando li vidi apparire, uno a destra e l'altro a sinistra, fermi accanto a noi, col muso altissimo (un assetto di almeno trenta gradi): rimasero in posizione per qualche secondo e, salutando col pollice verso, si lanciarono come fulmini nel loro cielo, sicuramente sogghignando.

Mi avevano dato una bella lezione di volo!

Il nostro aeroplano era perfetto, non c'era nulla fuori posto e mai ci aveva dato fastidi fino a quella volta in cui ... piantarono secchi i due motori! Azionate le pompe elettriche ripartirono immediatamente, ma ci eravamo presi una bella strizza!

Si decollava abitualmente con i selettori del carburante sui serbatoi principali e, raggiunto il livello di crociera generalmente sul mare, passavo sulle tips, i due serbatoi posti alle estremità alari.

Avevo appena eseguito il cambio, con la corretta e consueta procedura, quando i motori avevano smesso di funzionare.

La cosa si ripeté in un paio d'altre occasioni: stavo con due dita pronte sugli interruttori delle pompe ed evitavo il completo spegnimento dei motori; ma ci voleva molto coraggio ad usare le tips!

Il guaio non capitava sempre, d'accordo, ma stavamo in continua apprensione. Dai meticolosi controlli a rubinetti, tubazioni e serbatoi non era emersa alcuna anomalia.

Quando avevamo bisogno di carburante si andava Punta Raisi. Arrivava l'autocisterna e, mentre il benzinaio svolgeva il lungo tubo di gomma, io toglievo i tappi ai sei serbatoi, a partire dal primo di sinistra, e li rimettevo nello stesso ordine a pieno effettuato. Cambiai metodo, istintivamente sospettoso.

Tolsi il primo, quello della tip di sinistra, ed osservai il compiersi dell'operazione. Mi accorsi, allibito, che l'erogatore aveva lo stesso diametro del bocchettone (leggermente inferiore a quello dei serbatoi esterni e principali) e che il criminale ignorante glielo appoggiava a guisa di tappo ed erogava benzina ad alta velocità, spingendo l'aria del serbatoio nelle tubazioni!



Quante gliene dissi! Ma quante..!

Ecco spiegato un mistero che sarebbe potuto costarci caro!

Un giorno Tonino, impegnato nel suo oleificio, mi chiese di andare a Genova da solo. Bisognava effettuare la revisione prescritta dall'Organo Tecnico, il Registro Aeronautico Italiano.

Felice come una Pasqua mi feci il volo spettante a lui.

Nell'hangar di Sbragi, favoloso pilota oltre che imprenditore e venditore di aeroplani (amico mio ma non di Sangennaro!), alcuni operai lavorarono alacramente sul "nostro" bimotore.

Quando mi dissero che avevano finito, decisi di fare un volo officina, da solo, senza meccanici a bordo.

Tutto a posto in rullaggio e, durante l'iniziale corsa di decollo, mi era parso che gli strumenti dessero indicazioni normali: invece no! E, già! *Guardare per vedere e non guardare per guardare!* Appena staccato, mi accorsi poi (sic!) che gli indici dei due altimetri, del variometro e dell'anemometro ballavano il rock!

Inoltre, le spie del carrello (che in quel momento doveva essere retratto) erano fioche e lampeggiavano. Lo dissi al torrista che mi chiese se intendessi dichiarare emergenza. Ma sapevo che quel giorno avevano qualche difficoltà perché il traffico di Milano, per via della solita nebbia, veniva dirottato sul loro aeroporto.

Lasciai perdere e rimasi in volo nella zona assegnatami per una buona mezzora, mantenendo assetto e giri costanti (non avevo indicazioni di velocità). Finalmente, non senza avere fatto un passaggio accanto alla torre per un controllo visivo al carrello (le luci erano definitivamente andate, ma attraverso lo specchietto situato nella gondola del motore sinistro vedevo che il ruotino anteriore era fuori), mi portai in atterraggio con la paura che non fosse bloccato. Un fusibile difettoso ne aveva spento le spie sul cruscotto, mentre il mancato funzionamento degli strumenti a capsula (che misurano le pressioni statica e dinamica, traducendole nelle indicazioni preziose per il pilota) era dovuto all'inversione dei tubicini di collegamento alle rispettive prese.

Ma torniamo a noi, che nel programmare i nostri lunghi viaggi, perseguivamo un solo vero obiettivo: raggiungere nuove destinazioni! Atterravamo negli aeroporti (che poi si somigliano tutti) e già pensavamo di ripartire. Non eravamo ovviamente insensibili alle bellezze dei luoghi. Ma il volo, legittimamente, era il nostro scopo principale.

Spesso dovevamo sostare, per forza di cose, e Tonino sceglieva sempre alberghi con cinque stelle: quattro non gli andavano bene!

Noleggiava anche un'automobile che rimaneva quasi sempre inutilizzata nel parcheggio dell'hotel. E dire che, nel quotidiano, era molto *tirato*, contava gli spiccioli e lesinava la lira. Dei luoghi visitati ricordo, però, Kerkira e Tenerife, con particolare nostalgia.

A **Corfù** (Kerkira), una splendida isola greca molto bene attrezzata per il turismo, arrivammo in un giorno di festa.

Al crepuscolo seguimmo fino ad una enorme piazza sul mare una folla di persone che tenevano in mano una candela spenta. Quando insieme si accesero, tutto intorno divenne un fitto tappeto di luci tremolanti, mentre dal pulpito al centro della piazza un sacerdote elevava una preghiera. Tornammo in albergo, verso la mezzanotte, ma non avevo sonno.

Tonino andò in camera sua ed io rimasi a fumare una sigaretta nel grande salone al piano terra, mentre i camerieri sostituivano i portacenere sporchi.

In un angolo c'erano alcuni orchestrali, mi avvicinai e chiesi ad uno di loro, che mi rispose in italiano, se avessero finito di suonare: *Finito? Stiamo per cominciare adesso! Fra cinque minuti esatti.*

Nel giro di cinque minuti esatti il salone si riempì di gente elegantissima, l'orchestra intonò canti popolari al ritmo del sirtaki e fui anche invitato a ballare una specie di interminabile contradanza alla quale tutti indistintamente parteciparono.

Fu una notte davvero magica, fuori dal mondo.

A **Tenerife**, nelle Canarie, giungemmo dopo un volo in due tappe. Nella prima (il faticoso 17 luglio 1982) avevamo fatto scalo tecnico ad Oujda in Marocco (sei ore di volo) per rifornirci di carburante e poi, attraversando quella parte di deserto (da cui nasce il ghibli, il vento caldo che spinge la sabbia anche ad altezze stratosferiche), fatto di dune appiccate l'una all'altra d'un colore marrone che ne dichiarava la durezza (né si vedeva una sola striscia di terreno piatto per un'eventuale emergenza).

Finalmente giungemmo a Casablanca (altre due ore e quaranta), dove i doganieri aprirono e richiusero almeno dieci volte la mia borsa fino a scassarne le cerniere e dove, appena scesi dallo scassatissimo tassì che ci aveva condotto in albergo, due ragazzi motorizzati mi scipparono il borsello. Per fortuna passaporto e brevetto li avevo nella tasca della giacca!



Ma il borsello conteneva tutto il mio denaro, la patente automobilistica ed una importantissima, per me, rubrica telefonica.

L'ho già detto che il 17 è il mio numero fortunato?

Mentre il Muezzin salmodiava dall'alto di un Minareto, dettavo al poliziotto di turno la mia denuncia di furto e quello la traduceva in arabo.

C'era qualcosa di strano e me ne resi conto all'improvviso: il carrello della macchina da scrivere si muoveva al contrario..! Che ridere, l'arabo si scrive da destra a sinistra! Buffo, ma non risi.

Ero dispiaciuto per la perdita della rubrica in cui avevo segnato numeri di telefono e indirizzi che non potei più recuperare; anche per il denaro, certo, ma era tanta la miseria di quel Paese che mi ritrovai a pensare ad alta voce: *qualcuno stasera sarà felice!*

Dovevo essere intontito dalle troppe ore di volo e però avevo osservato, lungo la strada che dall'aeroporto conduce in città, intere famiglie attorno ad una vacca striminzita, che sicuramente rappresentava tutto il loro avere (ed erano sicuramente più agiate di tante altre). Non è che fossi contento, questo no, ma avrei provato un dispiacere maggiore se avessi perso il mio denaro alla roulette.

A Tenerife giungemmo in un tempo di poco inferiore alle cinque ore: spirava sull'oceano un vento contrario costante di una quarantina di nodi.

Qui incontrammo una simpatica coppia tedesca che ci invitò a prendere il caffè nella loro grande villa con piscina, dove conoscemmo un piccolo *nazista* che era il loro adorato figlioletto e che mi prese la mano destra non per salutarmi (come avevo creduto) ma per tentare di staccarmi il dito medio con un morso! L'aveva addentato e non voleva mollarlo.

Aspettai stoicamente a liberarmi che la madre girasse la testa, gli diedi uno scappellotto, ci riuscii rapidamente e gli mostrai lo stesso dito dolorante rivolto in alto!

Santa Cruz De Tenerife era un gioiello. Il vecchio centro, cosiddetto storico, era così nuovo e pulito da potercesi mangiare un uovo sul selciato, senza piatto e senza tovaglia.

Ma non mangiai uova, bensì pesce che gustai per la prima volta in vita mia, ad un tavolo di ristorante s'intende. I tedeschi, consapevoli forse del danno prodotto dal figlio, ci invitarono anche a cena. Non pensai affatto che su un'isola si mangiasse del pesce..! Non mi piace, pur avendo origini marinare.

Eravamo all'aperto ma non c'era una pianta vicina, dove depositare il contenuto dei piatti, e dovetti stringere il naso ed aprire la bocca ... caspita, era buono! A questo punto resi una spontanea confessione ed il cortese ospite, per nulla stupito, mi confermò che il loro pesce ha un sapore diverso da quello mediterraneo, perché si nutre di plancton, e generalmente non piace agli europei. Ogni volta che la racconto, amici e parenti mi sfottono!

A Tenerife c'è un'alta montagna: sul lato sopravvento (dalla parte in cui batte quel vento umido e costante) piove sempre; dall'altra parte (sottovento) non piove mai ed è sempre primavera, una stagione che dura dodici mesi. Prelevano l'acqua dalla montagna, irrigano i campi e fanno tre raccolti l'anno.

Un vero Paradiso Terrestre. Non per nulla è stata scoperta dai tedeschi! Te li trovi sempre nei posti migliori. Ce n'era uno che possedeva un aeroplano per andare a caccia di tonni: uno Stuka munito di cannone? Niente affatto, un piccolo PA28 da 140 cavalli con cui avvistava il branco e ne dava la posizione ai pescatori!

Dovemmo infine andarcene ma mi ripromisi di tornarci per godermi la vita nella terza età! Utopie! Il viaggio di ritorno via Almeria in Spagna fu velocissimo poiché avevamo il vento in coda!



IL PA30 I-LOAT AD ALMERIA
(mentre Tonino - s'intravede a sinistra nella foto - fa la pipì!)

E venne il giorno in cui Tonino pensò di permutare l'aeroplano con un Seneca nuovo che, secondo i dati in nostro possesso, era meno veloce del PA30 anche se aveva motori più potenti.

Per quella notte da passare in un albergo di Genova prendemmo una doppia e non due singole come al solito. Avevamo troppo da discutere.

Io magnificai le doti del *nostro* (buona velocità, bassi consumi, autonomia notevole, strumenti e motori nuovi).

Tonino, gli aeroplani hanno un'anima, non puoi abbandonare quello che ci dà così tante soddisfazioni! E gli parlai del vecchio Piper Cub che, lontano da me e dalla sua casa, si era suicidato!

Discutemmo fino all'alba e riuscii a convincerlo (secondo me era già convinto a priori, ma aveva bisogno di un amico che lo aiutasse a respingere un desiderio diventato un chiodo fisso).

Decidemmo allora di farci fare dei preventivi di spesa per revisionare e riverniciare l'aeroplano che aveva già sul groppone mille ore di volo. Il preventivo ritenuto accettabile fu quello della concessionaria Piper inglese, con base ad Oxford, che aveva una flotta di PA30, un magazzino ricambi ed un'attrezzatissima officina.

Trovammo però difficoltà e lungaggini per ottenere un certo atto di esportazione temporanea richiesto dalla ditta.

E, però, nell'attesa non ce ne restammo con le mani in mano.

Portammo l'aeroplano a Bologna per far revisionare o sostituire alcuni strumenti che inesplicabilmente avevano smesso di funzionare. Tonino ne aveva comprati diversi (DME, trasponder, autopilota, eccetera) in tempi successivi, affidandone il montaggio ad un tecnico di Catania ritenuto un vero esperto. Con stizza apprendemmo che i guasti ai delicatissimi strumenti erano stati provocati dalla loro sommaria e superficiale installazione.

Un vero tecnico, in camice bianco, ci porse una chilata di vecchi fili elettrici tolti da dietro il cruscotto, annodati in una serie impressionante di derivazioni errate che, surriscaldandosi, avevano provocato letali cortocircuiti.

Eseguite le sostituzioni e riparazioni a regola d'arte, provammo gli strumenti in volo e ne rimanemmo entusiasti.

Fu tanta la felicità di Tonino che quella sera in trattoria non bevve la solita birra ma qualche bicchiere di ottimo vino cui non era abituato e ... divenne spiritoso come non mai.

Per strada cominciò a zigzagare come un biciclo, da un marciapiede all'altro, rivolgendosi ai passanti con vivaci parole e gesti osceni, mentre io mi sganasciavo dalle risate e non ce la facevo proprio a trascinarlo via.

Le mie irrefrenabili convulsioni al cospetto di quell'uomo, sempre serio e compassato, che ora si comportava come il classico marinaio ubriaco, erano certamente giustificate (oltretutto avevo bevuto anch'io) e sarebbero durate chissà quanto se non m'avesse colto un pensiero improvviso e raggelante: non ricordavo in quale albergo eravamo alloggiati!

Avevo guidato io la macchina in città, ma era lui a darmi le indicazioni sulle strade da seguire.

Non quella sera, però. Interminabili giri mi portarono anche in un letto di fiume, avendo imboccato una stradina sbagliata che mi era parso di riconoscere. E, pur senza l'aiuto di Tonino che ora cantava ora russava fragorosamente, riuscii non so come a rincasare. Era l'alba di un nuovo giorno!

Decidemmo di andare ad Oxford per vedere coi nostri occhi le officine della Piper e tentare di lasciarvi l'aeroplano anche senza l'autorizzazione richiesta. Volo diretto fino a Clermont Ferrand, nella Francia centromeridionale, sorvolando le Alpi in una giornata incantevole. Era uno scalo necessario per rifornirci di carburante. Gongolante al pensiero che fra poco anch'io avrei traversato per la prima volta la Manica, stavo per presentare il piano di volo, non ritenendo necessario richiedere prima il cartello di rotta ed i relativi bollettini. Poi, passando davanti all'ufficio meteo, mi fermai per scrupolo e appresi con stupore (perché lì dove eravamo splendeva il sole) che verso nord imperversava una tempesta.

Aspettammo un giorno ma, accorgendoci che il tempo cominciava a guastarsi anche al sud, decidemmo saggiamente di rientrare in Italia. Passarono altri giorni senza riuscire ad avere notizie circa la famosa autorizzazione, che avrebbe comportato un trasferimento di denaro all'Estero.

Finché Tonino, scocciato dalle tante burocratiche lungaggini e ritenendo la richiesta della Piper inglese motivata da mancanza di fiducia nel potenziale cliente, mise in borsa un pacco di dollari, marchi e sterline, insieme ai documenti dell'aereo, e partì con un volo di linea per Roma, dove avrebbe dovuto imbarcarsi per l'Inghilterra. Sennonché alla dogana di Fiumicino fu sottoposto a perquisizione e tutto il denaro gli venne requisito.

A quel tempo non si potevano esportare più di due milioni.

Evitò l'arresto solo perché tutta quella valuta straniera, alle quotazioni del giorno, era di poco inferiore al limite fissato in cinque milioni di lire. Me lo vidi arrivare di notte, a casa mia, distrutto psicologicamente non per la perdita del denaro ma per la perquisizione corporale subita e l'interrogatorio della polizia che voleva sapere tutto su quei documenti d'aereo (intestato peraltro alla moglie) che portava con sé.

L'aeroplano in seguito fu egregiamente revisionato a Roma, ma Tonino dovette subire interminabili accertamenti della Guardia di Finanza, a casa sua e nella sua azienda.

Per cui, stanco e prostrato, decise di svenderlo a tre soci dell'Aero Club di Palermo, dopo avermi chiesto di accettarlo in regalo. Generosa offerta che rifiutai, in *primis* perché sono fesso (mi pare d'averlo già detto), in *secundis* perché atterrito dalle ingenti spese di mantenimento cui sarei andato incontro.

Smise di volare (avessi accettato l'incredibile dono, avrebbe continuato di sicuro) ed invecchiò rapidamente.

Un altro infarto, purtroppo, se l'è portato via.

Mi piace pensare che vola ancora tra le stelle attraversando oceani di spazio infinito.

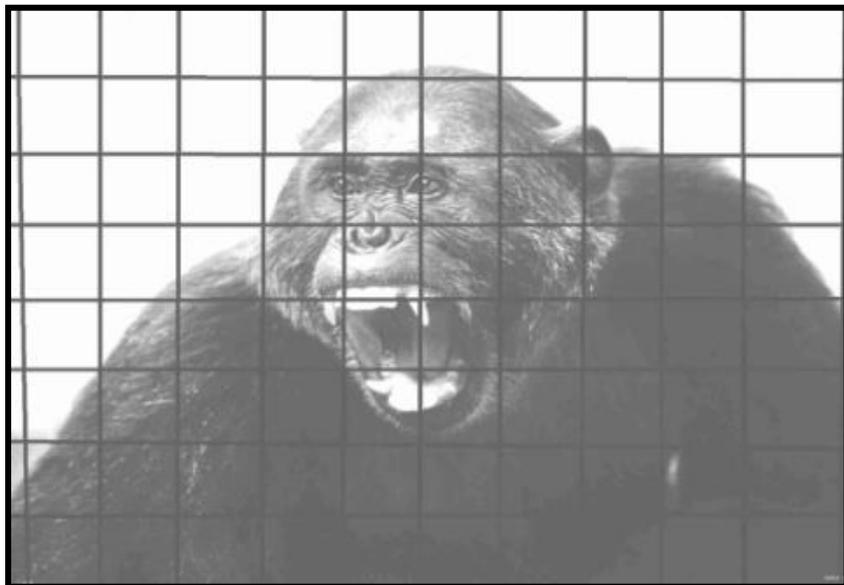
Un ultimo episodio per ritornare allegri. Partimmo un giorno per Torino; in quei pressi abitava un figlio suo, al quale regolarmente ogni mese spediva parecchio denaro (equivalente a tre o quattro dei miei stipendi) che però non gli bastava.

Le continue lamentazioni telefoniche avevano indotto Tonino a discuterne di presenza. Per tutta la durata del volo era rimasto immerso nei suoi pensieri e non aveva aperto bocca, tranne che per dire: ***Eh no, allo scimmione no!***

L'avevo guardato sbalordito, ma non volle darmi spiegazioni. Poi in auto, noleggiata a Caselle, aggiunse soltanto: ***Vedrai!***

Giungemmo sull'aia di una grande casa colonica e dal piano terra, di là da una robusta rete metallica, mi fissava torvo un grosso orangutan!

Lo vedi? Devo dare da mangiare pure allo scimmione?



CAP. 13 – LA POLTRONA DI PRESIDENTE

L'anno di Tenerife mi fu fatale!

Divenni Presidente dell'Aeroclub di Palermo, la cui gestione, negli ultimi tempi, era finita in mano a persone che, pur essendo rispettabili sotto ogni profilo, avevano voluto fare il passo più lungo della gamba. Acquisti, assunzioni e sperperi avevano aggiunto debiti su debiti, essendo mancata ogni forma di programmazione: ad ogni annuale scadenza si approvava un Bilancio di Previsione solo perché prescritto dalla legge.

Mancava la mentalità imprenditoriale e per troppo tempo, insomma, aveva imperato l'arroganza del potere unita all'ignoranza del MI-SONO-FATTO-DA-ME!

Il pericolo, in ogni forma di governo, sta nella esagerata importanza che ognuno dà alla propria poltrona, presidenziale o dirigenziale che sia, giù giù fino a quella dell'ultimo usciere di un qualunque miserabile ufficio. Chi è seduto in poltrona dimentica i suoi limiti e crede di poter decidere su tutto, nella falsa convinzione (quando in buona fede) di operare al meglio.

E' nella natura umana e perciò non mi sento di addebitare colpe a questo o a quell'individuo.

Anch'io ho i miei difetti, non mollo mai quando credo di avere ragione; ma nella prima infanzia fui scosso da frasi come quella blaterata dal bidello della scuola elementare: *Il primo che arriva ultimo, fossero anche cento, oggi non entra!* Già contestavo allora arrivando ultimo, e fu l'inizio di una serie d'impatti con gli Uomini Importanti.

L'Aeroclub di Palermo era davvero incasinato; ogni cosa era sotto sequestro giudiziario (anche la vecchia macchina da scrivere nera usata da Gianni per le sue MIX) e potevamo continuare una certa attività sportiva solo perché i Giudici, bontà loro, non volevano infierire sul cadavere (come veniva chiamata da un certo Cancelliere la voluminosa pratica del fallimento).

Ma se qualcuno dei soci si permetteva di muovere una critica, veniva subito minacciato di radiazione ai sensi dell'art.5 dello Statuto! Entrando in hangar guardavo sottocchi il grande Icaro di Gesso, atterrato chissà come e chissà quando nell'angolo in fondo, sul tetto del cesso, triste e rassegnato come uno di quegli angeli che si ergono nei cimiteri, nudo e privo degli attributi maschili.

Mai mi ero accorto che non li avesse! Che gli fossero cascati al posto delle ali?



Ero triste, come Lui, ma non rassegnato, virile abbastanza da non tollerare il sopruso e l'abuso di potere (anche i miei amici sono convinti che ho un caratteraccio).

Polemizzai apertamente e, senza volerlo, mi posi in luce nell'Assemblea dei Soci che si tenne nel novembre del 1982. Non starò qui ad elencare gli atti della mia gestione. Voglio solo narrare un episodio che stimolò fortemente la mia voglia di riuscire.

Alla prima riunione che si tenne in Aero Club d'Italia (la cui Assemblea è composta dai Presidenti degli Aero Club periferici), parlai della grave situazione di Palermo. Non chiesi aiuto, infine, per avere un sostegno economico a fondo perduto, ma un suggerimento (meglio un mutuo) che mi desse l'opportunità di trattare con un solo grosso creditore anziché con i cento che mi affliggevano tutti insieme.

Il Presidente dei Presidenti mi rispose che poteva aiutarmi nominando, se l'avessi voluto, un Commissario Straordinario e che, comunque, il problema di noi siciliani era... COSA NOSTRA!

Mi sentii peccato nell'orgoglio e, da mulo cocciuto quale sono, feci di tutto per portare l'anno dopo a Roma un bilancio attivo, ci riuscii con la collaborazione dei miei cocciutissimi amici e potei distribuirne copia ai convenuti.

Qualche Presidente di Aero Club dissestato si dimenava incredulo sulla sedia: *Ma come avete fatto?* COSA NOSTRA caro mio!

In realtà, l'aiuto era venuto lecitamente dagli Enti Pubblici Locali e Regionali (Sindaci e Politici mi odiavano per le mie continue petizioni) e dall'abilità sportiva dei Soci, sfruttata (me ne vergogno) per ricavare vile denaro dalle manifestazioni organizzate dappertutto, in aeroporto, sugli stadi, nelle piazze, con voli di aeromodelli, battesimi dell'aria e lanci di paracadutisti. Avevamo potuto acquistare un Cessna 206, l'ideale per squadre di quattro paracadutisti in grado di partecipare a gare. Dopo il primo impatto con l'Aero Club d'Italia ero diventato, effettivamente, un rompicatole. Dicevo pane al pane e vino al vino, ritenendo però le mie critiche costruttive, fino al giorno in cui mi resi conto che ero diventato una specie di Don Chisciotte: facevo un sacco di vento con la bocca ma le pale dei mulini non si muovevano affatto.

Preso coscienza di ciò, demoralizzato mi dimisi dall'incarico, scontrandomi con la volontà dei soci del mio Aero Club che furono decisamente contrari e mi vollero prepotentemente riconfermare per un nuovo quadriennio.

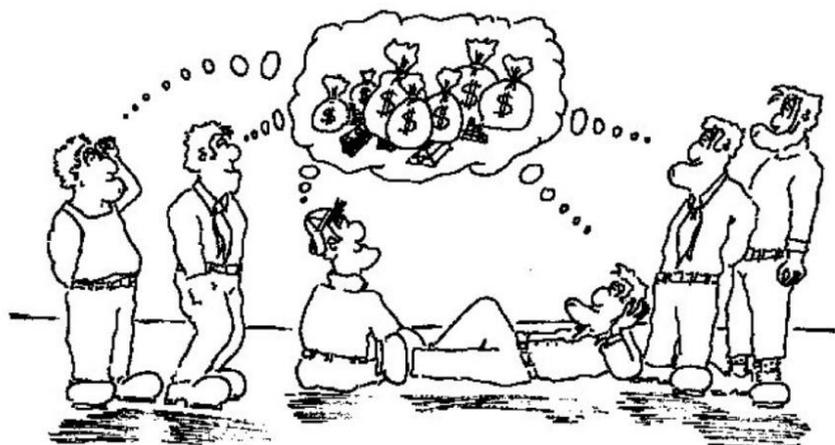
Ma, trascorso un solo anno, fui irremovibile e lasciai definitivamente la poltrona (si fa per dire, perché mai avevo avuto una stanza mia in cui mettercela), benché qualche giorno prima avessi ricevuto dalle mani del nuovo Presidente dell'Aero Club d'Italia, in piena Assemblea e alla presenza di Autorità Civili e Militari, un riconoscimento della Federazione Aeronautica Internazionale, il Diploma Paul Tissandier *“per avere accresciuto in breve tempo l'importanza dell'Aero Club di Palermo e dato nuovo impulso al Giro Aereo Internazionale di Sicilia”*.

In quell'istante avevo quasi cambiato idea: si sa com'è, queste cerimonie commuovono ed esaltano; ma fu solo un istante.

Capivo ormai di vivere fuori da quel Mondo Nuovo, dove non c'è posto per l'Ideale, la Verità ha tante facce e chi è sincero passa per ingenuo. La palla in seguito (una di quelle perse da Icaro?) fu presa al volo da un giovane manager che, dopo una serie di discorsi convincenti, mise da parte ogni esperienza già vissuta al mio fianco come Vice Presidente. E nel giro di un lustro ci ributtò sul lustrico (sorry, lastrico!). Ma siccome al peggio non c'è fine, a regnare sui debiti gli subentrò un Commissario Straordinario, assiso stabilmente in Trono (Poltrona di Rango assegnatagli da Roma) e strenuamente difeso da un pugno di soci che si lambiccavano il cervello per recuperare un gruzzolo mai da loro posseduto.

Mi allontanano in punta di piedi dall'hangar freddo e semivuoto (è già cominciata la svendita degli aeroplani) per non disturbare il loro intenso lavoro mentale ... sotto lo sguardo cupo del vecchio Icaro impotente che allargando le ali sussurra: ***forse non dovevi dimetterti, potevi cambiare le cose! Ora non possiamo che rassegnarci. Prima o poi venderanno anche me!***

...È IL PENSIERO QUELLO CHE CONTA!



CAP. 14 – SODDISFAZIONI PRESIDENZIALI

Al tempo mio (c'era una volta) il Club riuniva pubblici impiegati e giovani disoccupati, affamati di cielo, ai quali non potevo dire: se avete soldi volate, altrimenti nisba, il volo non ve l'ha prescritto il medico! Così, contro ogni logica aziendale (o forse no?!) ridussi al minimo quote e tariffe, ripromettendomi di reperire altrove i fondi occorrenti per pagare i creditori e proseguire la gestione. Nelle casse, infatti (ma quali casse, una sola e di cartone) non c'era una lira e, anzi, avevo dovuto pagarne trentamila per chiudere un conto bancario che ne teneva trenta..!

E, miracolo, i soci cominciarono ad affluire, divennero tanti in poco tempo, i soldi pure, e l'attività esplose in tutta la sua magnificenza. Che momento felice: la mia poltrona era quella dell'aeroplano!

Uno per tutti (così mi sentivo) e tutti per aria (così volevo).

Io e Pino, un maresciallo dell'aeronautica in pensione, lanciamo non so quanti paracadutisti su borgate e città nelle feste patronali, mentre gli aeromodellisti si esibivano nelle piazze, sotto di noi, sfasciando a volte i loro gioielli contro i muri delle case per non investire gli entusiastici spettatori che rompevano i cordoni dei vigili e invadevano le zone atterrabili.

Avevamo cominciato per necessità economiche ma, ben presto, tutti noi ci accorgemmo d'essere animati da una forza contagiosa come una malattia, che ci spingeva ad allargare i confini dell'aeroporto a gente e luoghi che, fino ad allora, non avevano mostrato interesse alcuno per il volo.

I quotidiani locali, e non solo, ci dedicarono pagine intere; parliamo di volo in televisione negli intervalli delle partite di calcio; il Provveditore agli Studi ci consentì di insegnare aerotecnica nelle scuole.

Io stesso (che vergogna!) feci una conferenza alla Facoltà d'Ingegneria..!

E la domenica una moltitudine di persone veniva in gita a Boccadifalco. Dovevamo distribuire biglietti numerati, come a teatro, per i Battesimi dell’Aria, onde evitare incredibili alterchi per diritti di precedenza!

Dei tanti significativi episodi, uno è particolarmente sintomatico di quella strana, trainante malattia, e ve lo voglio raccontare.

Franco, un noto medico palermitano, appassionato pilota (in somma, fra noi qualche benestante c’era), decise di organizzare una Giornata dell’Aria, nel contesto di un Congresso Ospedaliero. Coi suoi modi gentili e convincenti riuscì a far volare, fra gli altri, una coppia di primari settantenni, marito e moglie, che mai avevano viaggiato in aeroplano, ma solo in treno e qualche rara volta in nave. Dopo quel breve giro sulla Conca d’Oro, l’augusto vecchietto, sceso a fatica dall’aereo, gli rimase accanto per quindici minuti buoni, carezzandogli il musetto ancora caldo e ripetendo, come un disco rotto: ***“Che cosa mi sono perso io nella vita ... che cosa mi sono perso io nella vita ... che cosa mi sono perso io nella vita ... perso nella vita ... perso nella vita ...”***!

Nel 1984 organizzammo un Giro Aereo di Sicilia davvero Internazionale, con tantissimi concorrenti, in due splendide giornate di sole. Ed ecco una chicca da non perdere.

Al termine della competizione, gironzolando tra il pubblico, ascoltai per caso il commento di due anziani spettatori, una di quelle conversazioni che andrebbero registrate e che ora ricostruisco come posso. *Ti pari giustu che sti figghi di puttana calano a Palermu cu’ l’ariuplanu, ci passanu supra e ci guardanu li fimmini nostri mentri si pigghianu lu suli in terrazzu? Ma comu, Gesù Gesù, iò non ci la mannu a mari, me’ mughghieri, pi’ non farla spugghiari nuda davanti a tutti...!*

Ma no, càlmati, chisti currunu assai e c’interessa sulu d’arrivari primi, nun ci l’hannu lu tempu di guardari li fimmini in terrazzu! Che poi nordici sunnu, friddi comu lu ghiacciu! E, minchia, non po’ essere che li guardanu d’accussì luntanu..!

Ora che ci penzu, certu che po' essere!

Lo disse me' figghiu Nino, turnannu dall'Ammerica, che si vidèvanu chiari chiari dallu finestrinu di l'ariuplanu tutti li grattaceli di Nova York!!!

Mi allontanai quatto quatto per non ridere davanti a loro. Ma era un segno di quanto popolare fosse diventata in quegli anni l'Aviazione. Eppure, un po' di verità c'era in quell'amenso discorso che mi ricordò le parole del vecchio filibustiere (Gianni, l'istruttore) urlate al mio orecchio sbigottito mentre col Piper Cub, un certo giorno d'estate, stavo in lungo finale per l'atterraggio: *Fermati, disgraziato, feermati! Non vedi quella donna nuda, laggiù, in terrazza..?*

Nel frattempo aveva abbrancato lui i comandi e tolto gas fino a sospendere l'aeroplano al cielo: la donna nuda, laggiù, ci salutava con la manina..!

La Manifestazione conclusiva, quella chiamata di contorno, fu la più bella mai realizzata a Palermo, a mia memoria!

Ma incontrai difficoltà, nel corso della riunione con Comandanti e Leaders, per redigere l'ordine cronologico di apparizione: ciascuno voleva la precedenza o l'orario migliore!

Come si fa, del resto, a convincere il Carabiniere che viene dopo il Finanziere o dopo il Poliziotto (e viceversa, si capisce) ?!

Occorse tanta ma tanta diplomazia (che non ho) e molto sangue freddo (che non ho) per metterli d'accordo tutti. Gli aeromodellisti fecero volare persino un enorme quadrimotore; la nostra squadra di paracadutismo si cimentò in lanci di precisione con quella dei Falchi Blu dell'Esercito, senza sfigurare affatto, gli elicotteri delle Sezioni Carabinieri, Guardia di Finanza e Polizia di Stato si produssero in tutta una serie di evoluzioni impossibili, i veloci aeroplani del Falco Club diedero vita ad una gara mozzafiato intorno al campo, solisti e pattuglie acrobatiche con la bomba finale delle Frecce Tricolori tennero col naso all'insù migliaia e migliaia di persone per più di quattro ore, senza un solo minuto d'intervallo.

Io andavo in volo e, fra un'esibizione e l'altra, lanciavo paracadutisti, in gara e fuori gara. Ero riuscito anche, preventivamente, a sensibilizzare lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare sull'opportunità di far atterrare i piloti delle Frecce nell'aeroporto civile di Palermo Punta Raisi e non in quello militare di Trapani Birgi, per poterli avere alla Serata di Gala conclusiva.

Durante la cena un vecchio signore, invitato da chissà chi, se ne stava da solo ad un tavolo tutto suo; mi vide passare e mi fermò per raccontarmi d'essere stato uno dei piloti della PAN quando ancora avevano in dotazione i biplani CR32, che svolgevano un programma d'acrobazia legati l'uno all'altro con lo spago e riatterravano insieme senza romperlo.

Desiderio di tale interessante personaggio era che i suoi giovani colleghi, nelle loro impeccabili divise, andassero a rendergli omaggio e, irremovibile, assolutamente non intendeva alzarsi lui per recarsi da loro!

Si sarebbe potuto anche fare, ma al momento era troppo ubriaco per accontentarlo! Andai a prendere carta e penna per scrivere, intanto, le sue generalità: ma quando lo cercai di nuovo se n'era già andato!

E dopo cena, dovetti risolvere un problema di etichetta molto serio, volendo costituire, per la Cerimonia della Premiazione, un Tavolo d'Onore.

Ma, anche qui, in che ordine vanno disposti il Prefetto, il Super Prefetto Antimafia, l'Ammiraglio, il Questore, il Generale, i Sindaci e gli Assessori Regionali (quelli che ci davano i contributi), l'altro Generale, il Direttore d'Aeroporto (equiparato a Generale), il Comandante dei Vigili, il Presidente del CONI..? Neanche m'aiutava alla bisogna l'elenco delle priorità fattomi dare da un importante Ufficio del Cerimoniale!

Lì per lì, col discorsetto d'apertura, convocai sul podio soltanto i Presidenti della Commissione Sportiva Centrale e dell'Aero Club d'Italia.

Quindi, con solenne faccia tosta, comunicai alle Autorità sedute nelle prime file che *tutti Loro, laggiù, erano Membri del Comitato d'Onore e noi Sportivi, quassù, profittavamo vergognosamente dell'occasione per stare almeno quella volta un po' più in alto..!*

Scrosciarono gli applausi e potemmo dare inizio (senza imbarazzo) alla distribuzione dei premi ai Concorrenti.

Gli Speakers eravamo io e sempre lo stesso Direttore di Gara, Gianni Mangione, che in ogni manifestazione importante era la mia insostituibile Spalla.

Alla fine rimanevamo senza voce e sicuramente pesavamo di meno per le grandi energie psico-fisiche bruciate. In quella speciale serata distribuimmo coppe praticamente a tutti, come fossero noccioline, a vecchi Volponi, giovani Aquile e belle Scimmiette.

Qualcuno dei concorrenti, infatti, portava con sé e faceva gareggiare ogni anno una moglie nuova o si procurava la compagna nella fauna locale. Premiavamo dunque anche loro, con l'aggiunta di baci e abbracci fra lazzi e fischi degli avvinazzati concorrenti.

Ma quell'anno abbracciammo con particolare trasporto i maschissimi Piloti delle Alpi Eagles che, il giorno prima delle gare, ci avevano fatto un regalo favoloso invitandoci a volare con loro in formazione! Saltando di gioia, ci eravamo catapultati acrobaticamente nei posti di destra dei quattro velivoli.

Mia figlia col leader, il direttore di gara col fanalino di coda, il pilota direttore dell'hotel che li ospitava col gregario di sinistra ed io a destra. Pensavamo ad un volo di breve durata e, invece, rimanemmo per aria quasi tre ore!

Prima puntata su Lipari, nelle isole Eolie, in pattuglia serrata: un rombo di quattro aeroplani vicinissimi, una girandola di looping e tonneau, mare e cielo confusi nel blu dipinto di blu.

Poi i tre si allontanarono ma il mio gregario (per modo di dire mio!), diventato solista, continuò a volteggiare per qualche altro minuto su quella spiaggia, dove un bianco foulard sventolava come una bandiera di resa incondizionata!

Non sono affari miei, ma certo è che la sera della premiazione salì sul podio per ritirare la coppa un'abbronzatissima bertucciona! Richiamato all'ordine, via radio, a tutta birra li raggiunse in prossimità di Milazzo e s'inchiodò al suo posto, rallentando di colpo col motore al minimo ed un paio di spedilate..!

Sullo Stretto di Messina la solita forte turbolenza non li scompose affatto: le estremità alari ballavano in sincronia e gli aeroplani procedevano appiccicati come niente. Tanta precisione e padronanza mi fecero letteralmente impazzire! Puntammo dritti su Taormina e, qui, il primo looping, seguito da altri due senza soluzione di continuità, cominciò non sopra ma dentro l'antico teatro greco..! Gli occhi del gregario rimanevano puntati sul leader e solo allora mi resi conto che se il Capo avesse sbagliato... avrebbero sbagliato tutti! Per il rientro a Boccadifalco volammo alti all'interno della Sicilia; la formazione si allargò di una cinquantina di metri ed il mio gregario (mio?) mi lasciò i comandi.

In un primo tempo tenne un occhio su di me, ma io, dopo aver familiarizzato per due o tre minuti con quella sensibilissima macchina, evidentemente non lo delusi e così si rilassò. Niente acrobazie su Palermo (peccato!) perché avevamo quasi esaurito la benzina. Riemergono, coi rimpianti, i brucianti ricordi del passato: chissà, se tanti anni prima non fossi stato escluso dal Corso Allievi Ufficiali, chissà, sarei potuto diventare come loro..!

Avrei pilotato ancora, anni dopo al Corso Istruttori, questo bellissimo aeroplano, il Siai SF260, che potevo indossare come un vestito e mi faceva illudere d'averne l'ala attaccata alle spalle, forse perché in quasi tutti gli altri, essendo alto di statura, sto appollaiato su scomodi sedili o forse, più semplicemente, perché è davvero complementare al mio corpo ed al mio spirito.

Tornando alla realtà, devo confessare che in quel Giro ci fu anche un incidente diplomatico. Fra i tanti partecipanti erano giunti inattesi a Palermo quattro velivoli dell'Aero Club di Tunisi, con una media di quattro persone per velivolo.

E siccome quattro per quattro fa sedici ... non mi bastarono le camere d'albergo prenotate con largo anticipo. Fu gioco forza dirottarli, insieme ad altri concorrenti che non avevano inviato in tempo utile la domanda di iscrizione, in altro albergo di pari categoria. I piloti tunisini, fra cui varie personalità di rilievo, si ritennero discriminati e protestarono vibratamente. Non vollero comprendere le ragioni di tale *infamante emarginazione* e a nulla valse l'intensa opera mia e di taluni signori politicamente accreditati!

E, però, fra una libagione e l'altra in quella serata densa di improvvisazioni potei infine felicemente risolvere lo spinoso problema con la proposta di gemellaggio fra i due Aero Club, accolta entusiasticamente da ambo le parti con i soliti abbracci, baci e lacrimucce di commozione.

Alla data prefissata, dunque, col comodo e strumentatissimo bimotore di Toti (un giovane imprenditore che tentava rapporti commerciali nell'area mediterranea) partimmo in piccolo gruppo alla volta di Tunisi, evocata con nostalgia da alcuni di noi che, per tutto il tempo del volo, parlarono di quando ci andavano con la sola bussola per acquistare benzina sdoganata! Con un pieno ai loro aeroplanetti di legno e qualche tanica di benzina, riuscivano a volare a basso costo per un'intera settimana.

Gianni, il proprietario del Rondone, era uno di quelli che ci andava abitualmente e, al rientro, faceva tappa a Pantelleria per incontrarsi con la fidanzata.

Dopo il matrimonio, acquistato il più capace Bonanza, continuò a trasvolare con la moglie, caricando sul sedile posteriore taniche e figlio. Inoltre, ad evitare che la benzina evaporasse con la quota (a causa della minore pressione atmosferica) ed impestasse l'aeroplano con venefici gas, accettava il rischio minore di volare basso sul mare!

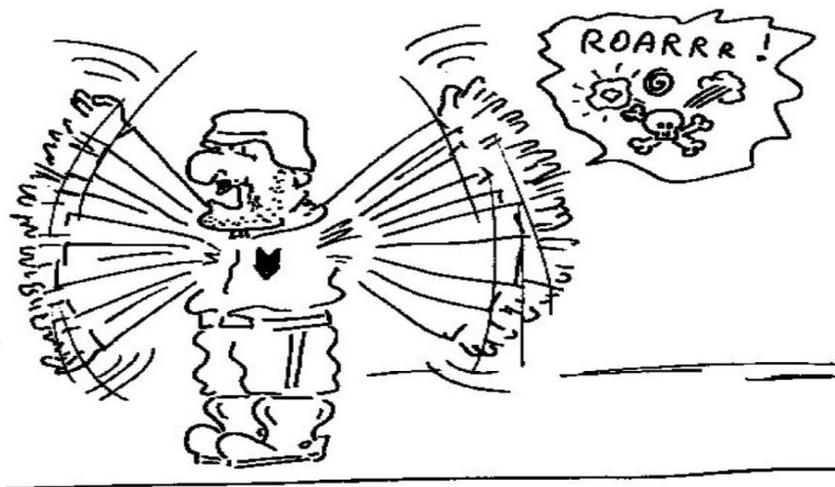
Fummo accolti in pompa magna dai nostri gemelli tunisini, che ci accompagnarono in automobile al campo in cui aveva sede il loro Club (l'unico credo di tutta la Tunisia).

Dopo i convenevoli di rito ed un veloce scambio di regali, andammo in volo con quegli abili piloti che operano da una pista in terra battuta, pietrosa e dissestata.



Sinceramente non credevo che ci potesse essere di peggio (senza offesa) fino a quando, poco tempo dopo, non ebbi modo di apprezzare i campi di volo degli UltraS, i nostrani Ultraleggeristi Sportivi! Quei fratelli davvero ammirevoli hanno apparecchi robusti di costruzione francese, capaci di assorbire gli inevitabili scossoni al decollo e in atterraggio: io rifiutai, comunque, in quelle martoriante condizioni, di prendere i comandi che mi erano stati fiduciosamente offerti.

Nel corso dell'ultima gustosissima cena, molto pepata (da allora vado spesso a mangiare il cuscus – con carne e non col pesce – nei ristoranti tunisini di Palermo), fummo invitati a tornare in occasione del Giro delle Oasi che dura una settimana circa e si sviluppa, a detta dei commensali, attraverso territori di incomparabile bellezza (e ci credo). Sennonché il Presidente fece l'errore di invitarci a casa sua, quella sera stessa, per mostrarci la registrazione filmata del precedente Raid. Fra gli agguerriti partecipanti, molti a torso nudo e con turbanti da cammelliere, si distinguevano alcuni atletici tedeschi in tuta di volo (o militare?) e casco (o elmetto?) coloniale. Ad un certo punto uno di loro cominciò ad agitare freneticamente le braccia e sbraitare incomprensibili parole ... mentre le immagini si sfocavano come sbiadite da una impalpabile nebbia. Sembrava un sergente d'altri tempi che desse ordini imperiosi a soldatini impauriti, ma non riuscivamo realmente a capire il senso di quella mimica starnazzante



Poco dopo la stranezza fu svelata.

Vedemmo, infatti, alcuni concorrenti rossi come gamberi accanirsi sui picchetti per inchiodare al suolo gli aeroplani e, poi, togliere dalle ruote quello che sembrava fango (ma era catrame raccolto nella pista semiliquida) e chilate di sabbia dal motore!

Tutta colpa, precisò l'amabile ospite un po' contrariato dai nostri sguardi sorpresi, del caldo torrido e del vento impreveduto (sarà stato il ghibli) in quel periodo dell'anno.

E, pertanto, ritenemmo opportuno raffreddarne gli entusiasmi declinando l'invito ma promettendo, onde evitare nuovi incidenti diplomatici, altre future quanto improbabili trasvolate.

Nel quinquennio in cui tenni obbligatoriamente la Poltrona nacquero, tuttavia, rapporti amichevoli con altri Presidenti di Aero Club e, un certo anno, decisi di ringraziarli tangibilmente per la loro assidua presenza ai Giri di Sicilia. Approfittai, dunque, delle ferie estive per andarli a trovare. Armato di **TARGHE DELL'AMICIZIA**, partii in camper con la famiglia per un Giro d'Italia o, meglio, di Aeroporti; e ovunque fummo accolti con cameratesca simpatia. Esaurite le targhe, ormai elettrizzato, feci anche una capatina all'idroscalo di Como per soddisfare una voglia che mi portavo dentro da sempre.

Ma andiamo con ordine: a volte scrivendo faccio confusione (come nella vita) e cerco di mettere tutto insieme!

Prima tappa a **LUGO DI ROMAGNA**.

Enrico, il simpaticissimo Presidente, mi accolse con una barzelletta: *Per favore Michele, smettila di chiamarmi presidente, non mi piace e lo ritengo offensivo! Come, non lo sai? Uhm ... ascolta e impara. La prima organizzata forma di democrazia venne escogitata dagli Organi del Corpo Umano che, riunitisi in Assemblea, elessero alla Presidenza il Culo perché capace di fare lo stronzo!*

Mentre passeggiava e discuteva con me, non perse mai l'occasione di racimolare tra i soci che incontrava qualche contributo straordinario.

Rallentando e ffermandosi un minuto, girava semplicemente la testa e sussurrava: *Giorgio ... Alberto ... datemi cento ... duecentomila lire ché devo pagare le cambiali..!* E quelli glieli davano senza fiatare! Cucinava a dovere i suoi polli, oppure amministrava con salomonica giustizia?

Accettò commosso la targa e non ci permise di ripartire quel giorno stesso, come programmato.

Anzi, ci costrinse a parcheggiare il camper nel pollaio (pardon, in aeroporto), ove rimanemmo reclusi per una intera settimana, colmati di gentilezze dagli altri prigionieri dell'aria che erano i soci del suo Aero Club.

Mangiavamo gustose pietanze romagnole nell'ottimo ristorante del sodalizio (squisiti i ravioloni ai funghi) e dopo pranzo c'era sempre qualcuno che diceva: *Su, andiamo a fare un volo rovescio!*

Essendo ogni riferimento a ciò che avevamo mangiato puramente casuale, andavamo a fare i capitomboli col CAP10, io ed i miei figli, invitati a turno dai fanatici commensali, che accumulavano energie da spendere subito negli allenamenti per i futuri campionati di acrobazia. Mi fu data, così, l'opportunità d'imparare qualcosa e di assaporare in pieno l'emozione di quelle dure ma entusiasmanti manovre.

A Lugo, patria dell'eroico aviatore Francesco Baracca, i piloti che ho conosciuto fanno soltanto voli acrobatici, partecipano a gare e sono tutti bravissimi.

Nessuno mi permise di contribuire alle spese dei voli né a quelle dei pranzi. Ma finalmente mi riuscì di offrire l'ultima cena ai numerosi presenti che festeggiavano il rientro da Londra di un loro Campione.

Non mi perdonarono di avere corrotto i gestori del ristorante e dovetti fuggire per non essere linciato.

Lasciai a malincuore quel paradisiaco campo di concentramento dei più generosi sportivi che io abbia mai conosciuto, ma non potevo approfittare oltre della loro amabile ospitalità.

Continuammo il nostro giro ammirando la perfetta organizzazione di alcuni club nordici, dove trovammo tanta amichevole accoglienza ma anche un cielo grigio che non invogliava a soste prolungate. Mancavano i colori della mia terra!

Ma, riflettevo, è meglio vivere da ricchi, negli agi di una città nebbiosa, o sempre al verde e col cielo blu?



Milano



Palermo

Giungemmo infine a **COMO**, dove abbiamo dei parenti.

Lasciai moglie e figli nella loro casa collinare e mi tuffai sul lago per osservare da vicino i famosi idrovolanti.

Un bellissimo Super Cub ondeggiava lieve su due galleggianti. Non potei resistere alla tentazione di guardarci dentro e, per poco, non feci un vero tuffo in acqua poiché scivolai sul pontile di legno cui era attraccato. Fui mirabilmente agganciato da un tale che poi risultò essere il pilota istruttore. Se volevo volarci? Certo che sì!

Detto fatto, check agli scarponi e via. Con l'aiuto di un meccanico mi ci ficco dentro e mi sento subito a mio agio: lo stesso odore del mio Cub da 65 cavalli, stessa disposizione degli strumenti, un po' migliorato nei cuscini, uguale lo sportello ..!

Ma per quello che al momento ne sapevo, la potenza del suo motore era quasi moltiplicata per tre. Rulliamo, che dico, flottiamo fino alla pista, che è un tratto di lago lungo la riva sinistra. Allineati (controllo magneti, spazio libero) tiro su la maniglia che retrae i timoncini e porto dolcemente la manetta avanti, mentre spingo a fondo il piede destro per evitare l'imbardata a sinistra.

Dopo qualche istante il Piper comincia a battere violentemente sull'acqua, lanciando alti spruzzi ai lati e dando l'impressione che stia per rompersi in mille pezzi. Tiro istintivamente la barra, ma l'istruttore è pronto a bloccarla. Aspetto, a denti stretti, la velocità è ancora bassa, siamo frenati dall'acqua ... Ecco, si solleva sul redàn (lo speciale gradino dei galleggianti) ed è subito in volo. Una cosa eccitante, fantastica, ineguagliabile!

Il lago scorre sotto di noi, le barche a vela sfilano accanto, le salutiamo, ci salutano..! I monti vicini, le ville nei boschi, la città lontana, un mondo irreali riflesso dal lago!

Sto pilotando un ricordo, sono con Gianni sull'I-VINA e mi sento ringiovanito di vent'anni! Poi il sogno svanisce al contatto ruvido con l'acqua. Eccoci ridiventati motoscafo!

Continuai a navigare e volare nei giorni successivi, con molto impegno e determinazione, fino ad abilitarmi all'idro, ma provando ogni volta quella strana sensazione d'essere l'allievo che ero stato, con tutti i suoi patemi d'animo e le sue incertezze.



Poi l'istruttore, che non sapeva dei miei viaggi nel tempo, si congratulò con me *“per avere tenuto l’atteggiamento giusto”* e mi raccontò un episodio che sa di aneddoto o di favola.

Un francese, dall'aspetto comune, desiderava conseguire l'abilitazione all'hydravion. **Venne debitamente briefingato e torchiato in ogni volo dall'istruttore, il quale infine scoprì di avere avuto a che fare col ... pilota collaudatore del Concorde!**

Viene da sorridere se si pensa a quei padreterni che ritengono di non avere più nulla da imparare!



In seguito tornai più volte a Como per rivivere quell'esperienza unica che, legando passato e presente, richiamava alla memoria non soltanto le mie lontane avventure col Piper Cub, ma anche quelle vissute con l'idro attraverso i racconti di Francesco De Pinedo ("Un volo di 55.000 chilometri"), di Anna Morrow Lindberg ("Ascolta, è il vento") e di tanti altri valorosi pionieri.

E sorgeva spontanea una domanda: perché dalla nostra bella Italia, che è tutta mare e laghi, sono scomparsi gli idrovolanti?

Agli inizi del secolo con essi si svolgevano addirittura gare di velocità (come la Coppa Schneider, fin dal 1913!) e si battevano primati.

Francesco Agello, nel 1934 (sic!), col Macchi C.72 conquistò il record assoluto filando a quasi 710 chilometri l'ora, ancora imbattuto per idro con motori a scoppio.



Il Macchi C. 72 di Francesco Agello

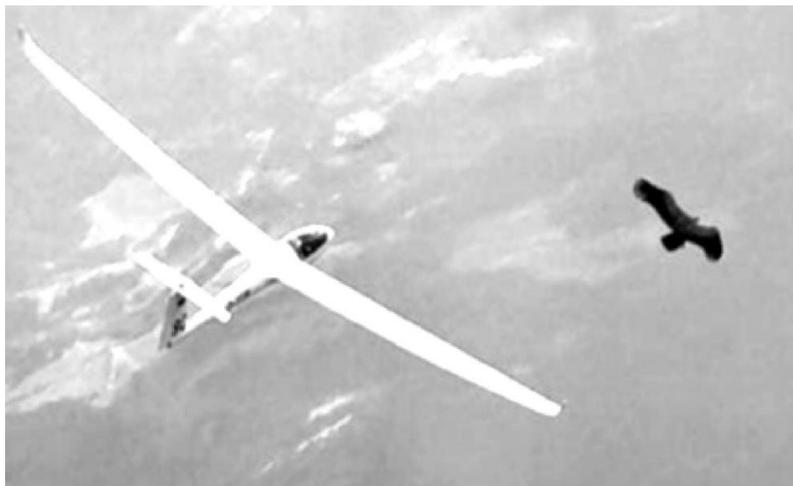
Il rullo compressore del progresso (o la miopia dei politici) ha cancellato inesorabile questa meraviglia del passato.

L'idroscalo di Como è l'unico rimasto attivo, grazie alla caparbia di un Aeroclub che non riceve alcun aiuto economico e che ha dovuto comprarsi l'anfibio (in America e d'occasione) affinché gli allievi potessero fare i prescritti voli di trasferimento, atterrando sugli aeroporti per conseguire la licenza di pilota.

Tutto ciò rimuginavo nel viaggio di ritorno ma, allorché vidi il cartello stradale che indicava la deviazione per **L'AQUILA**, istintivamente misi la freccia e l'imboccai.

Dimentico dell'idro (il cervello può pensare una sola cosa alla volta) cominciai a sognare l'aliante! Dovevo assolutamente provare il volo silenzioso. Tappa a L'Aquila, dunque, ma i soldi erano quasi finiti e per quella volta mi limitai ad osservare.

Ciò che mi esaltava maggiormente era il fruscio di quelle lunghe ali (per nulla silenziose) che tagliavano l'aria passando basse accanto a me prima dell'atterraggio. Ma non disdegnavo di stare col naso all'insù ad ammirare i ricami di quei bianchi uccelli.



Anni dopo tornai a L'Aquila con Aurelio, un amico che mi volle con sé per farsi coraggio ed avere i consigli di un esperto.

Riuscì a conseguire il brevetto di volo a vela in meno di un mese, lavorando dalla mattina alla sera e costringendomi a sopportare stoicamente le sue angosce diurne nonché, fra un russare e l'altro, i suoi incubi notturni. Finché non decisi di mettermi i tappi di cera alle orecchie: la notte dormivo e di giorno assentivo senza sentire!

Là incontrai l'ultimo dei piloti d'altri tempi! Era un colonnello istruttore infaticabile, pieno di energie che riusciva a trasfondere nei suoi più mosci allievi. Cominciava a lavorare all'alba e non smetteva che al tramonto.

Io mi sarei sentito distrutto e morto di sonno ma lui, dopo una doccia ristoratrice, se ne andava a cena con i suoi ragazzi e, seduto a capotavola, teneva viva la conversazione.

Quanta differenza con quell'altro colonnello che, a Palermo, aveva preteso la sedia a sdraio!

Conseguì, allora, l'abilitazione al traino con l'aliante che stacca prima della mamma cui è legato da quella sorta di cordone ombelicale. Volai anche a vela nelle correnti ascensionali, come un falco, lungo i costoni dei monti vicini e gustai le dolcissime acrobazie nelle interminabili discese verso il campo.

Avevo deciso, tuttavia, di rinunciare al nuovo brevetto: troppa carne al fuoco! Ma non fu per niente facile convincere il colonnello a lasciarmi andare, anche se l'avevo solennemente ingannato con la promessa che sarei tornato presto in quel nido d'Aquile, per allenarmi ancora ed essere presentato agli esami!



Andando via continuavo a sognare ad occhi aperti il bellissimo volo silenzioso, che mi era entrato nel cuore e nel cervello!

Pensavo ad Adriano Mantelli, che negli anni sessanta con un Canguro realizzava nel cielo di Boccadifalco una serie infinita di looping su traiettorie in discesa perfettamente rettilinee, atterrando infine, dopo l'ultima gran volta fruscianti, sul prato adiacente l'hangar, a pochi metri dalla mia bocca spalancata!

CAP. 15 – LE DONNE

Mi rendo conto che un'aerobiografia senza donne, moglie e figlia a parte, non può incontrare il pieno interesse dei lettori.

Ed avendone conosciute alcune, nel corso della mia vita di pilota, mi sembra più che giusto parlarne diffusamente; mi scuso anzi di non averlo fatto prima, nel contesto degli episodi narrati.

Dopo lunghe e sofferte meditazioni ho dovuto censurare integralmente questo quindicesimo capitolo. Mi dispiace, ma non so che farci. Sono un padre di famiglia, mica un eroe, e non mi sento ancora maturo per il divorzio o per la lupara.

CAP. 16 – LA LICENZA DI PILOTA COMMERCIALE

L'idea di diventare pilota istruttore mi solleticava da sempre ed avendo ormai qualche buona conoscenza decisi di approfittarne.

Niente d'illegale, s'intende, ma un robusto aiuto per superare gli ostacoli insormontabili del passato come, ad esempio, la durata del corso per conseguire il brevetto di terzo grado, che era di almeno tre mesi.

Avevo il pallino, peraltro, di frequentare la Scuola dell'Aeroclub di Bologna rinomata per la durezza del suo Direttore.

Ne parlai all'ex collega Presidente, precisando che avevo a disposizione i residui venti giorni di ferie, perché dieci me li ero già bruciati.

Direttore mugugnante, fissammo la data d'inizio del corso individuale ... e, da lì a pochi giorni, piazzato stabilmente il camper in aeroporto, cominciai una maratona infernale: la mattina alle otto, simulatore di volo; alle dieci, volo basico; al pomeriggio altro volo, subito dopo, lezioni teoriche (con due istruttori a mia disposizione che pagavo profumatamente); e per finire, volo notturno!

Nei ritagli di tempo studiavo per superare almeno il pre-esame. Riuscii a completare il tutto in diciassette giorni (il solito numero fortunato!).

Di quell'estate ricordo soprattutto il caldo umido di Bologna, torrido e appiccicoso.

Il Presidente era sparito dalla circolazione, forse per non interferire nei miei rapporti col Direttore, il quale decise di fare con me, verso la fine del corso, tre voli soltanto, due di trasferimento e uno riepilogativo.

Intanto, ero alle prese col GAT.1, il simulatore di volo che ribattezzai subito *marchingegno infernale*. La cabina, come quella dell'aeroplano, poteva ruotare ed inclinarsi in tutte le direzioni. Fatto il check, una volta a bordo si metteva in moto e si partiva normalmente per la missione concordata.

. Con i soli strumenti a disposizione, durante la corsa di decollo bisognava mantenere costante la prua correggendo la coppia col piede, come se vi fosse un vero gruppo motopulsore.

Raggiunta la velocità di rotazione ... mi sentivo sull'aeroplano vero, avendo già scordato che si trattava di un simulatore, salivo con rateo e giri costanti, carrello dentro e flap su, livellavo, viravo, intercettavo radiali, scendevo, regolavo l'altimetro sull'aeroporto di destinazione ed atterravo alla cieca, con i soli strumenti.

Solo allora mi rendevo conto d'essere rimasto sempre a terra. Naturalmente l'istruttore, che stava seduto fuori ad un tavolino suo, poteva provocare raffiche, turbolenze, temporali, avarie, e chissà quali altre difficoltà mi furono risparmiate.

Nell'ultimo atterraggio, dopo dieci ore mostruose, il marchinge-gno fece gink ... gink ... gink... e l'istruttore, di rimando: *Togli gli ultimi cento giri ... perché stai spiattellando!*

I voli, con due aeroplani diversi, consistevano in virate a tempo, tre gradi al secondo, fino a compiere un giro completo in due minuti; in salite e discese a rateo costante, 500 piedi al minuto.

E ciliegina sulla torta, virate in salita o in discesa mettendo a continuo confronto, per la correttezza della manovra, variometro, altimetro, direzionale e cronometro (30 gradi in 10 secondi ... 125 piedi in 15 secondi ... 60 gradi in 20 secondi ... 90 gradi e 250 piedi in 30 secondi ... ahò, ahò, trotta cavallino, trotta cavallino..!

Di notte, erano tutti vettoramenti radar, una sciocchezza per me (nevvero?) abituato ai lunghi voli in nube e sul mare..!

Mi davano una prua, e dovevo mantenerla; mi dicevano di raggiungere un livello, e ci dovevo andare.

Ma questo non era ancora volo strumentale, le procedure di un certo tipo non erano in programma, per fortuna: il troppo stroppia, dice un saggio proverbio! Il primo trasferimento col Direttore, pianificato per Verona, fu più complicato di una gara di rally: cronometro sui punti di riporto e su quelli di controllo, paesetti, strade, canali, ferrovie.

Mi sentivo al Giro di Sicilia e, per fortuna, ero allenato. Ma criticava tutto lo stesso, perché rimanevo silenzioso mentre lui voleva tradotto in parole ogni mio pensiero.

OK! OK! Mi adeguo: *blocco il cronometro, quattro minuti e trentadue secondi, assumo prua per il tal paese, che stimo a cinque minuti, sblocco il cronometro mentre viro, allineo il direzionale con la bussola.*

Ecco lì il paese, a trenta secondi l'incrocio della ferrovia, ad un minuto il canale, a due minuti l'autostrada, e, non avendo altro da dirmi, urlò a bruciapelo: Ma dove porta quell'autostraaaada..?

Va a ... Fancùlo, sussurrai a denti stretti ... intendendo con ciò specificare la destinazione richiesta!

Nel secondo, tardai un attimo a bloccare il cronometro sul FIX, un villaggio di quattro case, e non lo feci ripartire sul centro ma sulla quarta casa; nella successiva virata a destra aggiunsi un grado e già avevo in vista, perfettamente in prua, l'altro punto di riporto: *E no, non si fa così, dobbiamo tornare indietro, altrimenti ci perdiamo ... ma adesso che fa, dove sta andando..?*

Torno indietro, a Bologna!

Ecco, quando lei una cosa non la sa, diventa cattivo..!

Il terzo, conclusivo, durò **centoquarantatre minuti**, quanto restava per completare le ore minime necessarie: mi aveva chiesto di farli con lui in una sola missione! Segno di croce con la mano manca e andammo. Riepilogo di tutto, senza un attimo di respiro!

Su, su, su... giù, giù, giù... urlava, se nelle virate strette perdevo o guadagnavo venti piedi!

Anche virate alla bussola, che anticipa o posticipa a seconda del settore in cui si vira; e, per recuperare i cinque gradi di errore, pretendeva la virata standard di tre gradi al secondo... contando i secondi: *Dico uno ... mezzo!* Alle tre del pomeriggio, dopo una doccia in camper, nuovamente sudato per il gran caldo mi stavo vestendo, quando vidi affacciarsi alla porticina, lasciata socchiusa, la testa del Direttore..!

Rimasi impalato con la camicia a mezz'asta, a bocca aperta per lo stupore mentre mi presentava ad una elegantissima signora con una frase che cominciava così: *Ecco, mia cara, un vero Siciliano Gentiluomo..!* Boh!



Affrontai a Roma gli esami di terzo grado e, mentre sostenevo quello di fonìa in inglese, seduto lì al tavolo della tortura, uno degli inquisitori (già conosciuto in una precedente torchiatura) prese a sfogliare il mio libretto di volo che si aprì subito alla pagina più lavorata e timbrata (Oujda, Casablanca, Tenerife, Almeria) e sbottò: *Ma come, lei è già stato all'Estero senza la licenza di fonìa in lingua inglese..?!* Gli risposi, con sincerità, che in quei viaggi io pilotavo e l'amico mio, col brevetto scaduto, parlava alla radio!

Superai le prove, ma l'inglese – onestamente lo confesso – mi fu conferito ad honorem..!

In realtà, a quel tempo, nessuno ci badava più che tanto né da noi né fuori dai confini, fino a quando un Palermitano provocò un incidente diplomatico. Si era presentato in finale a Malta dopo avere risposto *affirmative* (la sola parola d'inglese che conosceva) alle comunicazioni del torrista ... e fatto riattaccare un aereo di linea autorizzato all'atterraggio nella direzione opposta.

Ovviamente, la conseguenziale Circolare impose controlli più severi! Superata anche la prova pratica e, ricevuto l'agognato brevetto, pochi giorni dopo venne pubblicato il nuovo Regolamento sulla Navigazione Aerea, che impone a chi vuole diventare Istruttore di Volo a Vista anche il possesso dell'Abilitazione al Volo Strumentale e la frequenza ad uno specifico corso..!

Aspettavamo da quarant'anni la nuova Normativa e questa era arrivata nell'istante in cui ritenevo concluse le mie fatiche!

Che potevo farci? Concordai col Ministero dieci ore di volo (quante avrei dovuto effettuare durante il corso di terzo grado) anziché venti e, ripresa la cartella di studente, me ne andai a Napoli per un minicorso di cinque giorni sul bimotores.

L'istruttore che mi venne assegnato era sicuramente cieco, sordo e muto, perché non rispose mai alle mie domande né mai intervenne nei momenti difficili: se ne stava seduto a destra impassibile! Così avvenne che, eseguito un touch and go a Ciampino (contatto, riattaccata e partenza), il torrista mi cambiò la clearance (letteralmente autorizzazione) imponendomi una rotta d'uscita non prevista (Ostia 15). Nel mio cosciale avevo evidenziato solo le cartine che ritenevo mi servissero, mentre le altre si trovavano nella borsa di volo poggiata in mezzo ai due sedili, scivolata all'indietro durante la salita iniziale asse-pista. Inutilmente supplicai con gli occhi la statua di sale che mi portavo appresso.

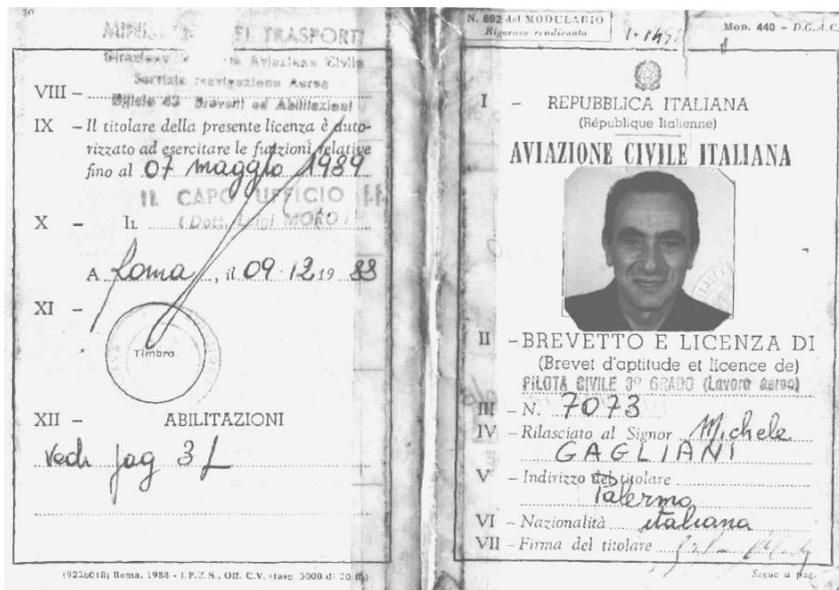
Allora mi arrabbiai, inserii l'autopilota, sciolsi la cintura di sicurezza, recuperai la borsa, tornai al mio posto, riallacciai la cintura, presi il manuale Jeppesen e lo apersi a caso (miracolo!) alla pagina che m'interessava..!

Mi ripresentai agli esami teorico-pratici per la nuova abilitazione (*Ancora qui, Gagliani!*) ma dovette dire addio a quelli di istruttore, almeno per il momento.

Col possesso del Brevetto di 3° grado / IFR (volo strumentale), essendo ora Pilota Commerciale dovette recarmi a Roma per iscrivermi all'Albo Professionale detenuto dall'ENGA (Ente Nazionale della Gente dell'Aria).

Unico vantaggio, la visita medica gratuita due volte l'anno.

Ma qui, a Roma, bisognò prestare giuramento di fedeltà alla Repubblica e pagare la quota di associazione annuale che compensa più o meno la spesa della visita medica!.



Il mio brevetto, già rovinato dall'uso!

CAP. 17 – IL TRAINO DELLO STRISCIONE

Rientrato a Palermo mi venne offerto, dalla piccola Ditta che era stata di Gasparino, un lavoro da svolgere praticamente *aggratis* (quantomeno non avrei pagato le ore di volo): trainare striscioni pubblicitari. Avevo già fatto compagnia, in una precedente occasione, ad un giovane pilota che doveva seguire con lo striscione una gara automobilistica in salita. Mi aveva permesso di pilotare l'aeroplano, sia durante il complicato aggancio che sui tornanti della gara. Passavo così radente la montagna da toccarne le pareti con quella lunga coda di cui scordavo l'esistenza.

Mi rimproverò più volte e finalmente imparai.

Lo striscione veniva posto a terra, rivoltato, fra due pali alti un paio di metri, su cui veniva tesa la relativa corda ad anello. Subito dopo il decollo si lasciava cadere da una botola un ancorotto assicurato ad un lungo cavo che si distendeva in coda all'aeroplano e, passando basso e piano proprio sui pali, con un'impennata la si spostava in giù in modo da agganciare corda e striscione. Tutto motore, poi, per vincerne le resistenze.

Al rientro, tirando una leva, si sganciava il tutto a bassa quota sul campo. Era abbastanza divertente, ma si volava a velocità ridotta, con una tacca di flap, pur sfruttando tutta la potenza del motore, con le temperature sempre al limite dell'arco verde.

Il mio lavoro si svolgeva prevalentemente d'estate e lungo costa, soprattutto di sabato e domenica: i bagnanti dovevano per forza alzare la testa e leggere l'inserzione pubblicitaria, anche perché passavo piuttosto basso lungo la battigia.

Ma alcune volte i miei voli si svolsero su paesetti dell'interno, faticando non poco per scavalcare le colline. Uno dei due aeroplani a disposizione (il Fachiro del mio Giro di Sicilia con Gasparino) aveva l'elica di velocità, con un passo enorme, e quindi in salita proprio non tirava (sarebbe come volere affrontare con l'automobile una ripida strada di montagna con la quarta marcia).

Usavo generalmente l'altro, un P64, ma quel certo giorno non potei disporne per seguire una gara ciclistica sui contrafforti dell'Etna. Ci andai dunque col Fachiro, e cominciai ad arrancare lungo la strada statale o provinciale che fosse.

Avevo agganciato lo striscione sull'aeroporto di Catania e mi trovavo intorno ai duemila piedi, poco dopo l'inizio del percorso di gara, lottando con variometro e anemometro: l'aeroplano non voleva più saperne di salire mentre tentavo invano un compromesso tra velocità verticale e orizzontale.

Mi distrassi, fissando gli strumenti, e pochi secondi dopo guardai fuori accorgendomi di sfiorare i tetti di un paese che, peraltro, era tutto in salita!

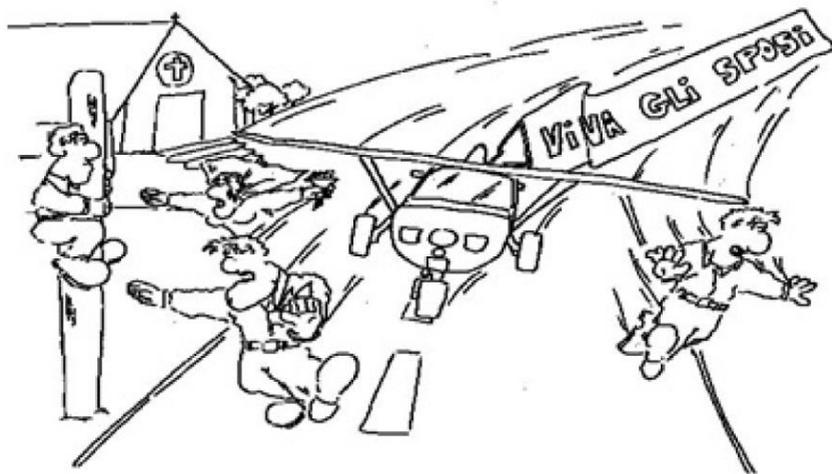
Cominciai una virata a destra, quasi piatta, preoccupandomi di non inclinare l'aeroplano che, a quella bassa velocità, poteva facilmente entrare in stallo; tenevo una mano sulla maniglia pronto a sganciare lo striscione: ma se l'ancorotto fosse finito in testa a qualcuno..? E finalmente infilai la discesa verso il mare e non mi curai più dei ciclisti, che avevano ben altro cui pensare. Ma chi aveva commissionato quel lavoro lo pagò avendomi visto sui primi tornanti!

Sempre da Catania un certo giorno andai alla ricerca di una chiesa del circondario, che è un'immensa distesa di case e paesetti attaccati l'uno all'altro. Ancorché segnati sulla carta, non è per niente facile individuare ciò che interessa, figuriamoci poi una singola chiesa fra le cento esistenti in quella zona. Mi era stato suggerito quale riferimento un edificio ottagonale bianco da cui giungere a destinazione virando ad ovest.

Nella realtà, con lo striscione dietro su cui spiccava nitida la scritta **VIVA GLI SPOSI**, ne visitai almeno tre prima di trovare quella giusta!

Ma finalmente l'avevo trovata! Sposi e invitati stavano intruppati e immobili sull'antistante scalinata, sicuramente ansiosi per l'aereo che tardava ad arrivare.

Ma alla fine (suppongo) non li delusi, poiché scompaginai quelle file ordinate passando più volte raso terra!



A volte, rientrando in campo, il cavo non voleva sganciarsi ed ero costretto ad atterrare con striscione ed ancorotto appresso.

A parte il rischio che questo si appuntasse in pista, non era una manovra complicata ma bisognava stare attenti alla velocità, che scade rapidamente se si toglie potenza al motore.

Effettuai anche degli ottimi servizi fotografici per riviste specializzate e diversi lanci di manifestini.

Ma un certo giorno mi rifiutai e feci bene. Avevo caricato a bordo una quantità imprecisata di pacchi contenenti, a detta del cliente, volantini che reclamizzavano la sua azienda. Avrei dovuto lanciarli, ad un'ora stabilita, su Villabate, un grosso centro a pochi minuti da Palermo; volo facile, dunque..!

Avendo ancora tempo, diedi un'occhiata distratta al Quotidiano locale e lessi, con stupore, che per quel giorno era stata promessa una pioggia di denaro, proprio su Villabate, dal titolare di una finanziaria che si era reso irreperibile perché accusato di truffe colossali ai danni dei propri concittadini e di mezza Sicilia.

Mai confessare, negare sempre! E, infatti, costui si dichiarava innocente e voleva clamorosamente dimostrarlo spargendo dal cielo un miliardo in biglietti di banca..!

Nessuno gli aveva creduto, ma la gente, che aveva perso ingenti capitali, sarebbe scesa ugualmente nelle strade ad aspettare.

La speranza è l'ultima a morire.

Mi venne il dubbio ... mi venne! Ed aprii uno di quei pacchi: conteneva fac-simili di carte da centomila lire, che reclamizzavano un certo prodotto! Mi rifiutai, ovviamente, di fare quel lavoro e tremo ancora al pensiero di ciò che sarebbe successo..! Di sicuro, al secondo passaggio, sarei stato preso dal tiro incrociato di un centinaio di fucili almeno!

Poco dopo, comunque, la piccola Ditta di Lavoro Aereo chiuse i battenti, svendendo gli aeroplani: pare che la pubblicità con lo striscione renda meno di quella televisiva, anche se l'utente non può cambiare canale!



CAP. 18 – UNA FAMIGLIA DI PILOTI

Una tappa familiare importante era stato il ritorno di mia moglie all'università. Ancora prima che nascesse Paolo e prima ancora che comprassi il Piper Cub, avevo ritrovato il suo libretto, ben nascosto in mezzo alla biancheria, con gli ottimi voti in bella evidenza. Pur sapendo che eravamo in ristrettezze economiche, ma avendo la coscienza sporca, versai a sua insaputa le tasse arretrate e le ingiunsi di ricominciare a studiare: le restavano poche materie e sarebbe stato un vero delitto non laurearsi (agli esami di Economia Politica ci andò col pancione..!).

Nacque Paolo e lei mantenne l'abitudine di studiare ad alta voce passeggiando in corridoio. Di conseguenza, le prime gioiose parole di mio figlio furono: *piticiù... piticiù... piticiù... piticiù..!*

Oggi Laura è avvocato cassazionista (ma non possiede un biplano come Bruno..!) e mi inorgoglisce molto pensare che un po' del merito spetta a me. Non ha mai voluto pilotare un aeroplano, anche se a volte mi fu compagna d'avventure: potrebbe sorgermi il dubbio che lo facesse solo per compiacermi, ma non sarebbe giusto e vedremo perché. E' vero che a volte cado nell'errore, come tanti, di credere che se qualcosa mi piace non può non piacere a chi mi sta vicino, ma questo è un caso diverso.

I miei figli, crescendo, si presero la malattia. Li avevo contagiati in quei voli col Cub, senza rendermene conto. Potevo aiutarli a guarire..? Ci provai, cercando le solite scuse dei padri, la scuola, il diploma, eccetera. Tentai anche quelle piccolo-borghesi, con molta faccia tosta: l'uomo è stato creato per stare coi piedi per terra, l'aeroplano è pericoloso ... da che pulpito veniva la predica!

Oltretutto trovarono un ottimo difensore nella madre ... ecco perché dicevo che il nostro è un caso fuori del comune, con una madre (mai visto!) che difende l'originale idea dei figli di volare..!

Margi, che si è pure laureata a pieni voti, sostenne gli esami di pilota a Palermo, mentre io ero presidente dell'Aero Club.

Fu la prima del suo corso e si beccò l'appellativo di *figlia d'arte*. Ma poi, purtroppo, si è dedicata anche al paracadutismo!

Paolo, che non era mai andato d'accordo coi libri scolastici ed era arrivato al diploma tirato per i capelli, cominciò un corso a Palermo, venne con me a Bologna e lo concluse a Reggio Calabria, dove, superato l'esame per il brevetto di secondo grado, esternò il desiderio di fare il pilota professionista.

Per la prima volta lo avevo visto studiare con accanimento e allora mi dissi che ci si poteva pensare. Provammo con l'Alitalia, ma questa, dopo avere selezionato un gran numero di allievi, mio figlio compreso, chiuse i battenti della Scuola di Alghero, lasciando fuori anche i ragazzi che avevano già cominciato a volare.

Rimandammo tutto a data da destinarsi.

L'Italia Aeronautica (e non solo) era in crisi.

Che fare? Quando ne uscirà? Ma almeno una volta nella vita vogliamo essere ottimisti? Siamo entrati in Europa, perbacco, e chissà prima dove stavamo..! E ben presto i giovani non avranno problemi, troveranno lavoro ovunque. Oltretutto il brevetto conseguito in uno Stato sarà valido in qualunque altro Stato..!

Ciò non è avvenuto, salvo che per i brevetti conseguiti negli Stati della CEE. Gli altri, che sono scomunicati dalla Santa Alleanza, devono essere convertiti nelle licenze nazionali, con nuovi esami teorici e pratici. Non ne vedo la ragione, considerato che tutti i Paesi civili, Italia compresa, aderiscono all'ICAO (da leggersi al contrario: Organizzazione Aeronautica Civile Internazionale). Ne hanno accettato la normativa (l'hanno recepita e continuano a recepirla con proprie leggi) sulle Libertà dell'Aria, sulla costruzione degli aeroporti, sulle licenze dei piloti, eccetera.

E mentre l'America ci consente di volare in lungo e in largo sul suo immenso territorio, convertendo anzi, a semplice richiesta e senza esami, la licenza italiana di pilota privato nella corrispondente americana, l'Italia nega ai suoi figli la stessa fiducia, non rispettando peraltro il principio di reciprocità!

Non immaginavo, allora, che si potessero imporre in Europa norme diverse e, convinto dalla logica dei miei ragionamenti, ne dedussi che sarebbe stato opportuno iscrivere Paolo ad una delle tante economiche scuole americane, dove per forza di cose avrebbe anche imparato a parlare in inglese (che è la lingua adottata dall'ICAO). E, saputo che in Texas il costo della vita era piuttosto basso, ne scelsi una nei dintorni di Dallas, dove si vola notte e giorno come qui si va in automobile.

Avrei affrontato le spese necessarie anticipando il mio collocamento a riposo ed incassando la relativa liquidazione. Decisione sofferta, ma unica strada percorribile non avendo esperienza di rapine alle banche..! Aspettai, dunque, che la pratica concludesse il suo iter e, nel frattempo, chiesi senza nutrire eccessive speranze (considerata anche la mia venerabile età) di partecipare ad un Corso Istruttori parzialmente finanziato dall'Aero Club d'Italia.

Con inaspettata celerità, invece, venni ammesso ed invitato a presentarmi all'Aero Club di Varese, sull'Aeroporto di Venegono Inferiore. Per cui, desiderando accompagnare Paolo in America (il quale intanto prendeva lezioni d'inglese e si teneva allenato volando a Boccadifalco), decisi di emigrare più tardi, a conclusione delle mie nuove fatiche da pensionato.



L'AEROPORTO DI BOCCADIFALCO, PALERMO E MONTE PELLEGRINO

CAP. 19 – IL CORSO ISTRUTTORI

Parto dunque, col solito camper, alla volta di Venegono Inferiore e mi presento a quest'altro Direttore della Scuola. Conosco i colleghi, sette allievi istruttori di provenienze civili e militari.

Cominciamo subito con una barba di lezioni sulla Didattica, interminabili diapositive e monotone cassette, non so quante sui Greci di Atene e Sparta, da Socrate ai nostri giorni; e sulla psicologia dell'allievo (ma se uno è cretino, è cretino: si vede, no?!).



Tre mesi e mezzo di corso, di vita disagiata, d'inverno, nel gelo e nella nebbia, ma volando col favoloso "due e sessanta" di cui ho già parlato, sotto la guida di Andrea Golfera, un giovane istruttore esuberante, attivo e quanto mai preciso. Godevo della sua stima e di quella di Antonio, un po' meno anziano di me, già pilota militare e di linea, che era il primo ad arrivare la mattina e trovava ad accoglierlo in camper una tazza di caffè fumante.

Nel giro di dieci minuti erano tutti dentro, a fare colazione con biscottini della vicina Saronno, tè, latte ed altro caffè nero.

Loro condividevano russando due appartamenti in paese, mentre io dormivo in uno spazio antistante l'aeroporto nel silenzio più assoluto.

Analizzammo e svolgemmo tutte le missioni (salite, discese, livellamenti, virate, stalli, eccetera) secondo uno standard che non lascia niente al caso. E non disdegnammo di fare acrobazia negli ultimi minuti di ogni volo.



IL FAVOLOSO SF 260

L'acrobazia, se fatta con un buon istruttore, affina molto.

E Andrea, nato e forgiato a Lugo di Romagna, era certamente il migliore tra quelli che avessi mai conosciuto. Aveva una preparazione completa ed era acrobata per naturale disposizione.

Una sera mi disse: *Michele, oggi tutti quanti avete fatto almeno dieci giri di vite ciascuno; io, dunque, ne ho fatti ottanta..!*

Ci verresti con me a Milano a fare bagordi?

Sgranai gli occhi e rifiutai, distrutto dai miei giri, conditi con looping e tonneau, ed ero già a letto dormiente (in posizione di volo rovescio) quando mi salutò!

La conclusione fu disastrosa, per me e Leonardo, un giovane autista di pullman che voleva con tutta l'anima cambiare mestiere, ma che agli scritti s'inventò il superlativo *strasudato* per descrivere lo stato di tensione dell'allievo in prossimità dello stress.

I piloti esaminatori, che erano dei letterati (uno gradiva molto farsi chiamare dottore), non tollerarono tale blasfemo linguaggio e lo condannarono al rogo senza appello.

Per quanto mi riguarda, svolsi una missione davvero eccellente, volando in modo impeccabile e dettagliandone le fasi con discreta professionalità all'esaminatore, che fungeva da allievo, fatta eccezione per una sola *piccola dimenticanza!* Prima di decollare non regolai l'altimetro sulla pressione esistente al livello del mare (che avrebbe così indicato la quota dell'aeroporto che era di 1.050 piedi), ma lasciai le lancette sullo zero.

Per tutta la durata del volo, dunque, ero stato sempre parecchio più alto di quanto dichiarato dallo strumento (la prima volta in assoluto nella mia vita di pilota, lo giuro). “*Si vede che lei ha esperienza, ma ha bucato la quota!*” e non superai l'esame.

Tre mesi e mezzo di sacrifici buttati al vento. Giornata nera che più nera non si può. Una scusa l'avevo, in verità, ma non potevo certo addurla per ammorbidente l'esaminatore. Negli ultimi giorni del corso era morto inaspettatamente mio padre che non soffriva di alcuna malattia, ed io la notte non riuscivo a chiudere occhio.

Giunsi all'esame avvilito e stressato, riuscendo tuttavia a portarli a compimento (con quell'unica svista) senza la necessaria lucidità. Tornai con le pive nel sacco a Palermo, *segato*, depresso e mortificato. Ma mi tenni in contatto con Leonardo, mio compagno di sventura.

In seguito superammo insieme l'esame a Pescara, dopo avere assistito alla promozione di un allievo istruttore che nel suo tema aveva ripetutamente scritto *alievo* con una sola elle, non per distrazione ma perché convinto che si scrivesse così e confermandolo pubblicamente alla presenza degli esaminatori.

Ritengo sia *più peggio* per l'istruttore dire *alievo* che *strasudato*, per ovvie ragioni: i misteri si contemplanò, recita il Rosario, ma il Leonardo rimase fermamente convinto che c'era di mezzo la solita raccomandazione!

Anche lui venne in Texas con me e mio figlio, prima di ripetere l'esame. Eravamo certi che lì avremmo trovato la soluzione a tutti i nostri problemi.

Il rappresentante italiano della Scuola Texana, infatti, un tizio di Torino, ci aveva assicurato che in poco tempo avremmo potuto conseguire tutte le licenze e le abilitazioni che volevamo!

Sospettavo che fossero balle, ma ci lasciammo convincere lo stesso perché avevamo bisogno di credere in qualcosa.

E, comunque, era ormai deciso che Paolo diventasse americano!

In alternativa, a Palermo, col suo bravo diploma di perito elettronico, avrebbe potuto accettare il posto offertogli da un Usciere dell'Ufficio di Collocamento (uno di quelli seduti in Poltrona), che lo voleva stabilmente collocare: *Ehi, tu, non fare il furbo, mettili in fila dietro a quell'altro milione di disoccupati che aspettano già da vent'anni!*



CAP. 20 – L'ESPERIENZA AMERICANA

Partono 'e bastimente, pe' terre assaje luntane, cantano a buordo e sò napulitano!



Ma noi non partimmo via mare ma via cielo col 747 (pur non essendo ricchi uomini d'affari) e arrivammo a Dallas di notte.

Dai finestrini si vedeva una città immensa, a perdita d'occhio, fatta di luci dai mille colori (qui in bianco e nero, peccato).



Eravamo attesi da un giovane istruttore italiano che ci accompagnò subito in un vicino Motel. La stanchezza del viaggio, dovuta anche alla differenza di fuso orario (sette ore), non ci consentiva di ammirare oltre il panorama. L'indomani il pulmino dell'albergo ci portò a Meacham Field, l'aeroporto di Fort Worth dove aveva sede la nostra scuola, ed entrammo in quella che sembrava una grossa aerostazione.

A piano terra c'erano uffici con bionde segretarie sorridenti, shopping centers zeppi di materiali, dai giubbotti alle magliette, camicie, cravatte, libri, regoli, cronometri, radio, cuffie, cuscini... nonché i lunghi banconi dei dispatchers che consegnavano ai piloti documenti e chiavi degli aeroplani.

Scopriremo, poi, che c'erano in quel posto le direzioni di diverse scuole e che le aule si trovavano al piano scantinato, attrezzate di tutto, anche di box individuali in cui era possibile visionare e ascoltare in cuffia intere videoteche aeronautiche; mentre al primo piano, fra i tanti locali sconosciuti, c'era l'ufficio sanitario.

Un solo Doctor, in Texas, riuniva in sé tutte le funzioni del nostro Istituto Medico Legale dell'Aeronautica Militare!

Da una porta a vetri uscii sul piazzale, senza che nessuno mi fermasse per chiedermi i documenti: potevo circolare liberamente, incredibile, in un grande aeroporto con tre piste, innumerevoli hangar con officine aperte 24 ore su 24 ed enormi magazzini in cui si vendeva di tutto.

Scoprii anche un hotel che aveva due entrate, dalla pubblica strada e dall'aeroporto: potevi indifferentemente arrivarci in automobile o in aereo e, dai rispettivi parcheggi, direttamente in albergo! Cominciai a capire, solo allora, cos'è la Libertà per gli Americani. Gironzolavo per i piazzali, in mezzo a decine di aeroplani, di tutti i tipi, di tutte le dimensioni, e non avevo il PASS!

In un angolo ne scoprii di vecchi, rimessi a nuovo da sembrare appena usciti dalla fabbrica; noleggiavano anche questi: un grosso bimotore degli anni trenta lo davano per trecento dollari l'ora..!

Ma ci si poteva mettere d'accordo per un pacchetto di ore a costi dimezzati! Vedevo aeroplani in cielo, in terra e in ogni luogo (non sto farneticando, è la pura verità) !

Rientrai che già mi stavano cercando, non per contestarmi qualcosa ma per accompagnarmi, insieme a Paolo e Leonardo, in uno dei tre residences serviti dal pulmino della scuola, in cui avremmo potuto affittare un appartamento.

Mi aspettavo di vedere dei palazzi, macché, si trattava di grandi agglomerati di villette (con campi da tennis, piscine e lavanderie automatiche). Nella prima villetta una signora fungeva da direttore: *Lo volete con furniture o senza?* Ma certo che lo voglio arredato! Firmai un contratto e prendemmo possesso di un appartamento assolutamente vuoto, fatta eccezione per gli arredi di cucina, piastre elettriche, lavastoviglia e frigorifero compresi.

Mi accingevo già a protestare, quando arrivò un omone che cominciò a scaricare da un camion divani, poltrone, tavoli, sedie, letti, materassi, lampade: inutilmente cercai di farglieli posizionare dove dicevo io, ma alla fine riconobbi che aveva sistemato ogni cosa al posto giusto.

Salutò con un cenno della mano e sparì col suo furgone.

Non avevamo il telefono? No problem! Sottoscrissi una scheda presso l'ufficetto di una città-mercato, ne acquistai uno per pochi dollari e, poco dopo, potei già telefonare da casa mia.

La cosa più buffa era avvenuta la sera prima, allorché volli telefonare in Italia.

Mi avevano spiegato come fare da una qualsiasi cabina piazzata nella pubblica via, sui marciapiedi o nelle stazioni di servizio.

Si trattava di premere lo zero, una o due volte, non ricordo, e su richiesta della centralinista inserire alcuni quarti di dollaro.

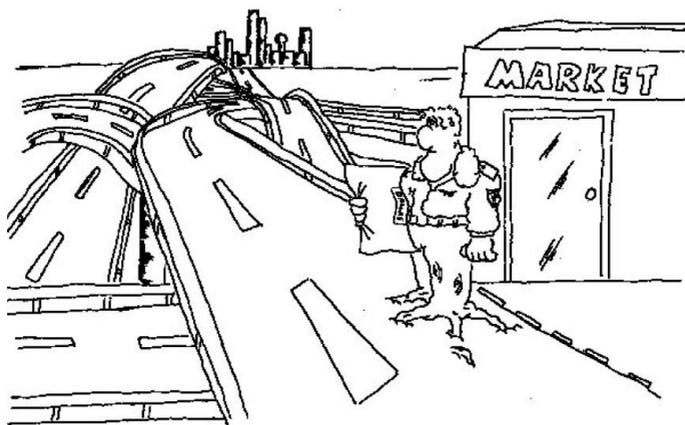
Durante la conversazione da uno di questi telefoni isolati, non fui disturbato né da segnali acustici né da avvisi di tempo scaduto.

Posai la cornetta e immediatamente la suoneria squillò.

Ripresi la cornetta e la voce suadente della centralinista mi invitò a mettere nella gettoniera altri due quarti di dollaro, perché avevo parlato più del tempo minimo stabilito.

Non essendoci anima viva sul marciapiede, chi mai avrebbe potuto costringermi a pagare? Ma io, che sono onesto, mi frugai nelle tasche, chiesi qualche moneta a mio figlio e feci il mio dovere. *Thank You! You have a credit five cents...* mi avisò quella voce gentile! Giuro, non ho mai capito come sia possibile recuperare i cinque centesimi di credito! Basterà forse dichiararlo alla prossima telefonata?! Buffo, ma altamente civile.

Non avevo l'automobile? No problem! Ne acquistai una d'occasione, con aria condizionata e radio stereofonica, per mille dollari, presso uno dei tanti rivenditori e senza alcuna formalità: firmai un modulo e me ne rilasciò una copia, dichiarando che se avessi voluto restituirla entro tre mesi me l'avrebbe ripagata ottocento dollari! La benzina? Costava un dollaro al gallone, quasi quattro litri! Volli visitare Dallas e, manco a dirlo, mi persi subito nell'intricato sistema di strade americane! Dallas era davanti a me, ma sbagliai l'uscita che mi aspettavo a destra ed era invece a sinistra. Non mi restò che uscire alla prossima e fermarmi accanto ad un Market per fare il punto... ma già pensavo di vendere la macchina al primo che passa e di mettere radici in quel posto!



Ma ragioniamo, sono un pilota oppure no? Avevo preventivamente marcato il percorso con un evidenziatore nella carta automobilistica appena comprata e me la riguardavo.

Avevo seguito, mi pare, la 183 WEST e dopo un po' mi ero ritrovato in una Motorway a sei corsie, con altre autostrade che la incrociavano sopra e sotto. Ero uscito ma non sapevo che fare: con la carta in mano cercavo di orientarmi. Macché, non ci capivo un accidente di niente!

Intanto mi si era avvicinata una signora, con bambinetto tenuto per mano e sporta della spesa nell'altra: mi guardava sorridendo divertita (allora mi sfotti..?). Stavo per dirle mavaffa ... e, invece, rendendosi conto che ero in difficoltà tentò di spiegarmi (*left, on the right*) il modo di districarmi da quella ragnatela. Poi, rendendosi conto non l'avevo capita, m'invitò a seguirla con un categorico ma sornione *follow me!*

Alla guida del suo furgoncino si fece quindici miglia buone (miglia statutarie) per riportarmi sulla 183, me la indicò con un cenno della mano, mi salutò *bye-bye*, invertì la marcia e sparì.

Leggendo il cartello su cui stava scritto **183 EAST** pensai con tristezza che si fosse sbagliata. Proseguì stancamente non sapendo quale altra direzione prendere – chissà dove mi porta questa strada – giungendo invece a destinazione. Ma che razza di aviatore sono se non capisco che ad ogni curva la strada cambia nome (North, East, South, West) a seconda dell'orientamento?!

In un'altra occasione venni aiutato allo stesso modo da due ragazze appena uscite da una discoteca: ancora un segno tangibile di civiltà e fiducia nel prossimo! Chi mai in Italia avrebbe guidato uno sconosciuto, di notte, sulla strada di casa?

Un'altra volta persi la pazienza, a torto, lo confesso.

Avevo acquistato una batteria nuova per la macchina in un grande *store* e ne stavo uscendo quando una specie di cowboy, dietro un bancone a forma di toro con le corna, mi fermò inondandomi con un fiume di parole.

Sorry, I d'ont understand, speak slowly please: parla piano, non capisco un accidenti! L'ho pagata, ecco lo scontrino, controlla!

Macché, colui continuava a gran velocità.

Alla fine, dopo sforzi inumani che mi portarono quasi all'esaurimento mentale, riuscii a comprendere il senso del discorso: *se mi porti la batteria vecchia ti restituisco cinque dollari!*

Non potei fare a meno di ricambiare la cortesia con una parolaccia (me ne vergogno tanto) e mi allontanai lasciandolo a bocca aperta..! Ma facciamo un passo indietro.

Siamo a Meacham, da pochi giorni, ed abbiamo (come s'è già capito) grossi problemi con l'inglese.



Parlano tutti ad una velocità spaventosa (come già detto), anche il torrista, porca miseria, senza virgole, senza punti, tagliando le parole a metà! Andai a trovarlo nel suo nido d'aquila, in Torre, e mi venne l'impulso (sono incivile!) di picchiarlo o, peggio, sottoporlo a torture tremende ... parlandogli in siciliano!

Passeggiava avanti e indietro controllando in piena luce schermi radar luminosissimi, punteggiati di tanti aeroplani (che hanno tutti il trasponder a bordo, per rendersi ben visibili al controllore), dando anche qualche rara occhiata alle tre piste in uso.

Con una mano in tasca, parlava senza posa al microfono collegato alla mezza cuffia che teneva in testa, per dettagliare le posizioni di tutti (*a ore tre e duemila piedi, Cessna 172; Comanche a ore quattro e tremila piedi; Baron a ore 12, mille piedi; aquilone in caduta libera a nord del campo*).

Insomma, doveva dire tutto, ma proprio tutto, con incredibile rapidità, smettendo solo un attimo per respirare: ed il pilota più pronto a cogliere quell'attimo riusciva ad impegnare la frequenza per dire qualcosa (almeno queste erano le mie impressioni!).

Vero è che anche i piloti dovevano munirsi di costose e sofisticate cuffie per ricevere e comprendere quel fiume ininterrotto di parole. Anche Paolo ne comprò una ed io mi procurai un buon apparecchio radio ricevente, con le sole frequenze aeronautiche per fare l'orecchio al ritmo frenetico di quella musica: ma i rumori esterni ed il lieve fruscio dell'altoparlante non mi consentivano la necessaria concentrazione e perdevo subito i brani più interessanti.

Insomma, non ci capivo proprio un accidente di niente.

Andammo quindi a lezioni d'inglese, tenute in aeroporto da due simpaticoni! Mi fu subito chiaro (mentre in casa Paolo e Leonardo stavano strasudati e stravaccati sui rispettivi letti coi dizionari in mano) che non ce l'avrei fatta nei quaranta giorni di mia permanenza in Texas.

Né sarei stato in condizione di superare esami orali o scritti per conseguire alcunché.

Quindi la presi a ridere e venni espulso dall'aula: l'insegnante era carina e paziente, ma non resse.

Ero colpevole di avere ripetutamente raccontato in inglese la famosa barzelletta dei due carabinieri (*two policemen*), i quali constatano che la freccia di sinistra (*left "arrow"*) della loro automobile (*car*) per un istante funziona e dopo no, si accende e poi si spegne, ora sì ora no, ora sì ora no, *now yes now no, now yes now no!*

Giorni dopo ritrovai quel certo pilota istruttore italiano, da poco conosciuto, che aveva aperto una Scuola di Volo con un Cessnino preso a noleggio. Ma come, senza iscrizione all'ENGA? Senza un disciplinare del competente Ministero? Senza una propria officina certificata? Senza dipendenti da pagare?

Non volevo crederci e, invece, funzionava così: se sei istruttore, i voli che allievi e piloti fanno con te sono resi validi sui libretti con tanto di bolli notarili (il notaio, a Meacham, era un anziano pilota di elicottero).

Acquistai un pacchetto di trenta ore a prezzo stracciato e, mentre lui si occupava della radio (cavoli suoi!) e controllava lo spazio aereo circostante suoi (a ricavoli suoi!), io pilotavo sotto maschera Jeppesen che non consente di guardare fuori (volo strumentale).

Si tratta, in pratica, di una visiera regolabile al fine di osservare gli strumenti di bordo escludendo la visione del panorama.

Tenevo alzata la visiera solo durante la corsa di decollo e nel corto finale per l'atterraggio. In verità, la toglievo pure dopo la salita iniziale a tremila piedi, nel corso della virata di procedura che portava ad attraversare un aeroporto militare in cui si faceva addestramento con i mastodontici B.52 (otto motori a reazione!); ce n'erano sempre un paio in circuito di traffico, intorno ai duemila piedi: e noi ci passavamo sopra..!

In Italia avrebbero proibito i voli dei civili nel raggio, diciamo, di trenta chilometri ... dico poco? Facciamo cinquanta e ci mettiamo al sicuro..?

Volai su Meacham e su due aeroporti vicini (Weatherford e Mineral Wells) e, facendo pratica, mi divertii un mondo.

Una delle cose che mi piaceva, quando volavo a vista e da solo, era mettermi contro vento (tirava spesso a più di quaranta nodi), a bassissima velocità, con una tacca di flap, rimanendo praticamente fermo rispetto al suolo, come un falchetto che punta la sua preda..!

Il vento era teso e costante su quell'immensa pianura, non c'erano raffiche che potessero variare la velocità anemometrica e fare stallare l'aeroplano.

Un altro mondo, un altro mondo, ma che dico... UN ALTRO MONDO..! E ora che l'ho scoperto come faccio a lasciarlo?

Paolo può restare qui, dove se passeggia o balla con un cappellaccio in testa e gli speroni agli stivali non si scandalizza nessuno, dove chi paga le tasse è contento di pagarle perché sono giuste, dove si fidano di te, dove le case di cartone, che ogni tanto l'uragano porta via con sé, le rifanno in giornata..!

Spero solo, con tutto il cuore, che non debba sentirsi un emigrante e soffrire di nostalgia.

Ma Paolo deve sapere che suo nonno (mio padre) non avrebbe mai detto a me ciò che io dissi a lui prima di lasciarlo: "*Va dove puoi essere felice*". Io sono tornato, *my life and my wife are in Italy* (la mia vita e mia moglie sono in Italia)! Ma lui vive in Texas, da parecchi anni ormai, si è pure sposato e fa il pilota istruttore (the Chief Flight Instructor) in una scuola sua e di un suo amico milanese, vola in lungo e largo per gli Stati Uniti col Cessna 310 (bimotore), ma non disdegna di atterrare col piccolo aeroplano della sua scuola sugli aeroporti più intasati d'America, senza essere sbranato da qualcuno!

Uno dei tanti episodi che mi ha raccontato, appunto, è un suo raid con l'allievo e col "150" (Cessnino biposto) fino a Los Angeles (il sesto aeroporto più trafficato del mondo). Ci sono stato con la TWA e ricordo che sulle piste parallele atterrano contemporaneamente, ogni minuto, due grossi aerei di linea!

Scattai parecchie foto dal finestrino ad un “747” durante il finale in coppia col mio..! Come possa il torrista inserire in quel traffico convulso un aeroplano lento resta un mistero per me: l’unica raccomandazione che diede a Paolo fu, appunto, di accelerare la discesa! E quello venne giù (senza flap, naturalmente) con tutta manetta a 120 nodi: ma gli scoppiò una gomma in atterraggio, senz’altri danni per fortuna, avendo potuto liberare la pista sul primo raccordo.

A scanso equivoci, vi dico subito che tanta permissività non mi trova d’accordo: con tutti gli aeroporti che hanno, gli americani, non sarebbe certo una limitazione della Libertà vietare ai piccoli aerei gli scali internazionali.

Vi figurate un atterraggio a Fiumicino col P.66? La fucilazione no, ma l’arresto ed il ritiro del brevetto sì!



CAP. 21 – GLI AMICI DEL CIELO

Ma come hanno potuto due ragazzi italiani sfondare in un Paese capitalistico ... senza capitali? Hanno sempre parlato poco, senza sbilanciarsi; ma ecco, finalmente, una lettera di Paolo che mi ha fatto molto meditare.

^^^^^^^^^^

Caro Babbo, solo due parole per chiarirti le cose. L'idea di aprire una scuola di volo è nata nel febbraio del '96, dato che io (come ben saprai) non riuscivo a guadagnare abbastanza per pagarmi l'affitto di casa (anche se le mie 100 ore al mese le volavo facendo l'istruttore) e Luca era stanco di servire tavoli dalle 6 del mattino (lavoro che si portava dietro da 5 anni).

All'inizio pensammo di organizzare corsi di acrobazia, in modo da lavorare parallelamente alle scuole già esistenti. Così, trovato l'ipotetico finanziamento di un mio allevo arabo, che si spacciava per un Principe (e devo ammettere che ci avevamo creduto entrambi), cominciai la ricerca di un aeroplano adatto. Si sparse la voce, ed io, visto come una minaccia, persi il lavoro.

Tra marzo e settembre continuai a lavorare come istruttore affittando aeroplani in giro per gli aeroporti, offrendo ai miei allievi costi concorrenziali dato che compravo blocchi di 200/300 ore di volo per volta, ottenendo di conseguenza sconti notevoli.

Questi sette mesi ci servirono per prendere più informazioni possibili su come fondare una società, scoprire quali permessi sono necessari o che tasse bisogna pagare e ovviamente trovare un finanziatore meno megalomane e più serio. Per farla breve, rimanemmo coinvolti in una serie di chiacchiere di avvocati e ragionieri che non ci aiutavano affatto, e sbattemmo contro una serie di porte chiuse, poiché la gente non voleva proprio darci fiducia.

Finalmente a settembre, grazie all'aiuto sostenitore e soprattutto finanziario dei miei genitori (nda: la "mamma", a mia insaputa, perché io, il "babbo", avevo finito i quattrini..!), riuscimmo a comprare un PA28.

Ora si dovevano trovare i clienti. La cosa non era facile, dato che giravano voci infondate sul nostro conto, solo con l'intento di boicottarci; ma grazie ad un mio ex allievo di Vicenza, rimastomi sempre fedele, arrivò il primo pilota interessato a fare ore di volo.

ERA NATA "SKYMATE" (Che Poeti!!!)



Il primo dollaro guadagnato venne subito reinvestito nella Società e, con il passare del tempo, la gente di Hicks cominciò a notarci, tanto che uno di questi, sorpreso dal modo in cui curavamo il nostro Piperino, decise di comprare un Cessna 150 per darcelo in affitto. Da quel giorno la Scuola ha continuato a crescere, tanto che Luca decise di licenziarsi e di lavorare a tempo pieno per essa.

Oggi siamo padroni di due PA28 (uno da 160 HP e l'altro da 150), completamente IFR, e di un bimotore PA23 Apache.

Inoltre prendiamo in affitto tre Cessna 150 (uno dei quali IFR), un PA28 da 180 HP, un Cessna 210, un Cessna 401 e infine, un Mitsubishi MU-2. Per divertirci un po' abbiamo l'Extra 300, lo Stearman ed il T2 (nda: alcuni di questi aeroplani ed altri ancora sono oggi di loro proprietà). Il resto è storia..!

Bacissimi ed abbraccissimi dal tuo "Comandante Paolo (CFI, CFII, etc)".



IL CESSNA 401 ...



... E IL MITSUBISHI MU-2

Mi sovviene che un certo Dante Alighieri, molto prima di loro, s'improvvisò navigante per giungere in Paradiso attraverso i gironi dell'Inferno!

Ma Dante *“uscì a riveder le stelle”*, mentre Paolo e Luca, più che poeti, sono rimasti nel Paradiso Americano per realizzarvi il sogno di una solida impresa vincendo durissime battaglie.

Hanno scalato il **cielo** che li voleva **amici (sky mates)** non con l'aiuto di Virgilio ma di un piccolo Piper: e sempre sia lodato colui che l'ha creato!

Gli eventuali dubbi di qualcuno sulla loro memorabile impresa sono stati fuggati dalla Stampa.

Mi ha riempito d'orgoglio vedere pubblicate, con splendide foto a colori, frasi come: *“Laggiù, nella pianura di Fort Worth, c'è una LITTLE ITALY”*.

Sull'aeroporto di Hicks pulsa un pezzetto d'Italia: è Skymates, una scuola di volo fondata da due piloti che hanno tentato l'avventura americana. Con successo. Magia? No, semplicemente una buona miscela di esperienza e di voglia di impegnarsi.

Il tutto condito con tanta passione per il volo”.

(VOLARE, Gennaio 98).

Due piloti che la Grande Italia dei sogni infranti, fondata sul lavoro che non c'è, non ha saputo tenersi. Peccato.

Ed ancora: *“La scuola di volo Skymates, creata da due giovani italiani in Texas, offre interessanti soluzioni per accostarsi a prezzi contenuti al pilotaggio, fino a livello professionale ed acrobatico”*.

(JP4 Aeronautica, Luglio 99).

Grazie alla loro educazione ed onestà, che li rende incapaci di dare la caccia al dollaro con la frenesia di certi italo-americani o americani di mia conoscenza.

Infine il paginone del **Giornale di Sicilia di Domenica 19 Marzo 2000** ha fatto arrivare in casa mia tantissime telefonate di congratulazione. L'articolo riporta una frase di Paolo che non consente a me e mia moglie di consolarci per la sua lontananza ma, confermando quanto già sapevamo, di stare sereni, consapevoli entrambi che il lavoro dei ragazzi, laggiù, è davvero ben fatto: ***“Puntiamo molto sulla sicurezza e gli americani lo hanno capito decretando il successo della nostra impresa”***



UNO DEI PICCOLI AEROPORTINI AMERICANI...



... E QUELLO DI DALLAS, UN PO' PIU' GRANDE !

CAP. 22 – BASSO E PIANO

Tornato dunque a Palermo, con l’America nel cuore, potei riflettere a lungo sulla mia condizione di pensionato. Ma non sono il tipo che si adagia, le novità arrivano, entrano sempre dalla finestra e vanno colte ... al volo!

Da tempo sentivo parlare di deltaplani, pendolari, carrelli, volo da diporto o sportivo e, insomma, non avevo certamente le idee chiare. Sapevo dell’ala di Rogallo e delle sue recenti applicazioni nella costruzione di aeromobili (aeromodelli con alloggio per pilota?) sul cui uso non ero molto informato.

Del resto, da convinto sostenitore degli aeroplani dell’Aviazione Generale, non m’importava molto del cosiddetto volo con attrezzi sportivi, che in verità consideravo un modo nuovo di tentare il suicidio da parte di pochi fanatici.

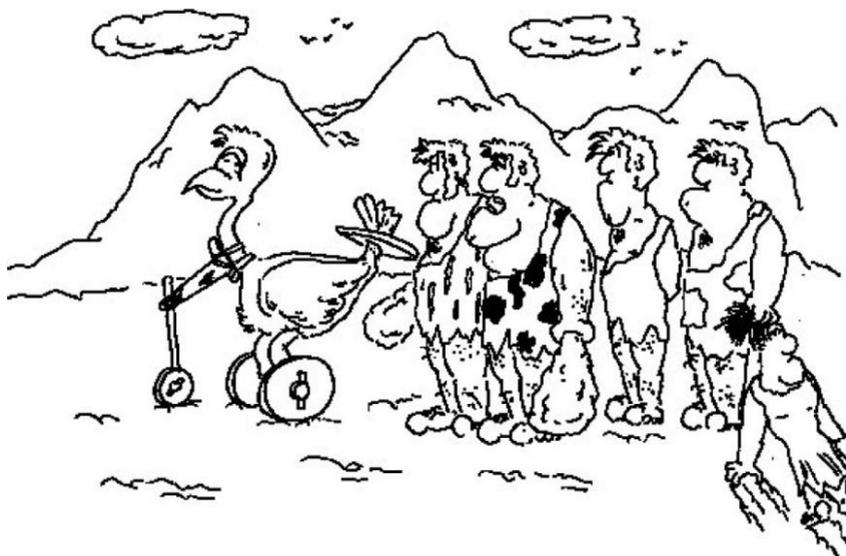
Poi, un giorno, il caro amico pilota Enzo Randazzo raccontò al mio orecchio distratto che, in tale località, aveva organizzato, con la complicità di alcuni appassionati, un campo per ultraleggeri a motore. Lì per lì non diedi peso all’informazione; ma il tarlo cominciò a scavare nel mio cervello fino a convincermi che un’occhiata era bene darla. Consideravo quell’amico persona equilibrata e seria, avendo volato insieme, un tempo, col vecchio Macchino (MB 308) da lui perfettamente restaurato.

Preso la decisione, mi libero dagli impegni (sic!) e affronto in macchina i circa sessanta chilometri di autostrada che mi separavano dal campo.

Imbocco, infine, una fangosa stradina di campagna e giungo, guidato dalla visione di un hangar che si staglia bianco nell’azzurro di cielo e mare, con la base nel verde di un campo di carciofi, e mi fermo accanto ad una striscia di terra più o meno battuta (la pista?) ai margini della quale stazionano, persone, automobili e quelle *cose* che ritengo siano (con buona dote d’immaginazione) le citate macchine volanti.

L'amico mi vede ed a mia volta vedo che è contento di vedermi! Mi presenta a tutti come il suo amico comandante e così conosco Peppe, Luigi, Attilio, Ciccio, Salvo, Leone, Luciano, Roberto e tanti altri, che mi stringono la mano, poi mi abbracciano e mi fanno sentire uno di loro.

Mentre da un lato sono sorpreso per tanta cordialità, dall'altro mi rendo conto di trovarmi in un vero Club, di cui l'Amico è, manco a dirlo, il Presidente e dove i Soci, legati dalle stesse passioni (uno per tutti e tutti per uno), sono orgogliosi di quanto, con le loro mani, hanno saputo costruire..!



Per anni ho sognato di realizzare nel mio Aeroclub una tale comunione senza riuscirvi.

Uno di loro, Luigi Gueli, mi invita a volare con un *coso* che, mi spiega, ha i comandi su due assi: noto infatti l'assenza di alettoni, anche se c'è una cloche che governa solo i timoni di profondità e direzione. E mi dice che si chiama Weedhopper (boh!).

Sono frastornato e, senza riflettere, accetto e seguo quel nuovo amico nel check, ma comincio a pentirmi di avere accettato.

Cavi e carrucole allo scoperto, bulloncini che tengono assieme pochi tubi d'alluminio, un'ala che sembra fragile come quella di una farfalla, un motorino a due tempi con maniglia a strappo per la messa in moto come quella di un fuoribordo, niente sportelli ma solo un parabrezza, un piede fuori e l'altro dentro (si fa per dire) sopra una pedaliera che comanda il ruotino anteriore, i sederi al livello del terreno, casco motociclistico, guanto alla mano sinistra del pilota e guanto alla mano destra del passeggero (che sarei io) per proteggerle dal vento che investe le manette, naturalmente esterne (*ma qui si vola basso e piano..!*).

Cavolaccio, chi me l'ha fatto fare? Ma non posso più tirarmi indietro, ne va della mia dignità!

Mi pare di vedere (ma non è vero) sulle labbra dei radiosì astanti un ghigno satanico (ti abbiamo incastrato, signor Pilota!) e mi sorge il dubbio, dimenticando le prime favorevoli impressioni, che siano tutti sadici oltre che fanatici.

Ma insomma, c'è in ballo la pelle di Luigi, questo nuovo amico, oltre alla mia..! Dovrebbe sapere il fatto suo. E quindi andiamo.



L'ULTRALEGGERO WEEDHOPPER

Rulliamo ballonzolando su quella pista ondulata e fangosa, lunga un paio di centinaia di metri. Richiamo alla memoria i dati relativi al decollo da campo corto e soffice: ma qui non abbiamo flaps e la potenza è quella che è, non ricordo se quaranta o cinquanta cavalli; i freni quantomeno ci sono, freni da bicicletta, s'intende.

Siamo allineati, la manica sull'hangar sventola allegra, manetta avanti, pochi metri ... e, perbacco, siamo in volo! Variometro positivo, rampa incredibile, velocità da podista..! Porca miseria, il *coso* vola, sale e vira come un aeroplano! In men che non si dica siamo a cento metri, in altezza e lunghezza, direi; livelliamo e l'amico, a gesti, m'invita a pilotarlo. Istintivamente, nelle virate do cloche e piede: Luigi sorride (non sogghigna) e mi ricorda che la pedaliera governa solo il ruotino! Capisco, ma è tanta l'abitudine all'aeroplano che i muscoli delle gambe non accettano il principio (semplice, del resto) e vanno per conto loro.

Non c'è imbardata inversa (mancando gli alettoni) ed il rollio indotto (dal timone di direzione) fa compiere dolci virate.

Incredibile, il sistema di tubi-tela-cavetti funziona egregiamente. Anzi, i cavalli di quel motore fanno tanto di quel casino che sembrano molti ma molti di più. Comincia a nascere la fiducia.

Senonché ci ritroviamo in finale col vento da sinistra.

Istintivamente porto la barra controvento e appoggio il piede destro. Poiché il *coso-aeroplano* tende a virare a sinistra (e l'amico stavolta sogghigna) spingo più a fondo il piede destro. *Attento, Michele, hai il ruotino a novanta gradi..! Correggi solo la deriva e mantieni l'ala livellata.* Non sento tutto: casco e motore coprono le istruzioni ma intuisco e, in over-control (ala giù a sinistra, ala giù a destra ... per qualche interminabile secondo), imbrocco la testata pista e, aiutato da qualche provvidenziale colpetto sulla cloche di Luigi (non più sogghignante ma attento alla manovra), dopo aver cercato una retta inesistente a qualche metro dal suolo (scordandomi che il carrello è al livello del sedere), ci posiamo come una farfalla e in pochi metri siamo fermi.

Oh, meraviglia delle meraviglie, siamo ancora interi e vivi!

Aggiungo che da quel momento il *coso* non lo chiamai più coso, per rispetto e simpatia, ma aeroplano, contro ogni legge o regolamento. E fu così che mi comprai l'ultraleggero!

C'erano tanti ragazzi che volevano imparare ed io fui felice di cominciare quella nuova attività. Uno dei soci aveva deciso di vendere il suo Tucano e, per farmelo provare, mi aveva portato in volo, senza però lasciarmelo pilotare.

Fu forse la mancanza di fiducia a provocarmi: accettai il prezzo richiesto, gli firmai un assegno, montai sull'apparecchio ... e mi feci un bel volo da solo!



Ma questo aveva i comandi sui tre assi, come un vero aeroplano, e mi sentii subito a mio agio.

Cabina chiusa e spaziosa, sedili comodi e avvolgenti, saliva bene e manovrava bene.

Con un motore di appena cinquanta cavalli sviluppava, in crociera, una velocità di circa novanta chilometri l'ora e atterrava a cinquanta.

Presi accordi con gli allievi, cominciai a recarmi quasi giornalmente al campo, dove peraltro avevo piazzato il camper che fungeva ancora una volta da bar per gli amici e da casa per me.



Molto spesso, infatti, mi fermavo l'intera giornata e, quando qualche volta rimanevo anche la notte (il silenzio era rotto soltanto dallo sciacquio del mare), decollavo prima dell'alba per vedere nascere il sole mentre ero in volo.

Nel frattempo arrivava il mio primo cliente e l'incanto finiva d'incanto..! Durò un anno, più o meno, durante il quale ebbi una serie di guai: il motore si fermò in volo un paio di volte per un maledetto spillo del carburatore che si bloccava; la blindatura di una pala dell'elica saltò via causando violente vibrazioni a tutta la struttura del velivolo. E, ogni volta, ero costretto a cercare scampo in campi di grano o in mezzo ai carciofi: in emergenza riuscivo a fermarlo in una ventina di metri, scassando regolarmente il ruotino anteriore e senza ulteriori danni. L'ultimo, più grave, fu dovuto ad un atterraggio pesante di un mio allievo: ero anch'io a bordo e mi lasciai sorprendere dall'effetto wind shear provocato dalla lunga duna che separava la pista dal mare, da cui proveniva il vento, e che, bloccandolo nel cortissimo finale, portò di colpo l'aeroplano in stallo.

Si spaccò il tubo centrale, che fungeva da fusoliera, all'attaccatura del carrello. Impensabile ripararlo e, per evitare tentazioni, Enzo (il pilota presidente) lo tagliò come fosse burro con un seghetto da duecento lire! *Ma come, mi dicevi che l'apparecchio era robusto ... io ci facevo stalli, viti e scivolate..!?*

E, comunque, con certosina pazienza e tubi nuovi, lo ricostruì.

Prima dell'incidente, avevo accompagnato a Roma (col solito camper) un gruppo di cinque piloti (altri partirono in treno o in aereo) i quali dovevano regolarizzare la loro posizione conseguendo presso una scuola autorizzata l'attestato prescritto dalla legge, arrivata quando già loro volavano da anni piratescamente.

La prova teorica si svolse nel camper, in una gelida giornata invernale, per la semplice ragione che era l'unico ambiente riscaldato (da una stufa a gas e da alcune bottiglie di ottimo liquore).

Da una parte del tavolo sedeva l'allievo e dall'altra l'esaminatore, il quale faceva copiose libagioni di cognac e whisky. Ad un certo punto lo vidi interrogare con gli occhi due bicchieri colmi che aveva davanti: *chi ti bevo per primo?* E per non fare disparità ... ne prese uno in ciascuna mano!

Era il turno del nostro Pepe, dopo la bocciatura di un ragazzo pugliese che non sapeva nulla del raffreddamento dell'aria dovuto alla diminuzione della pressione atmosferica (adiabatica secca).

S'era affacciato alla porta del camper e, mentre stava ancora col piede sul predellino, fu investito a bruciapelo e con accento barese dall'odiosa fucilata: *ALLOOORA, QUESTA ADIABETICA SECCA?*

E Pepe, senza esitazione, con voce tonante sparò di rimando la risposta: *LA DIABETICA SECCA..? UNA VECCHIA MALATA!*

Superando con ciò l'esame per aver dimostrato prontezza di spirito, fra un coro di allegre risate dei presenti e *spiritosi* singulti (hic! hic!) dell'esaminatore. C'è da dire che, poi, superarono tutti la prova di volo (anche Pepe e gli autodidatti come lui) con soddisfazione generale e tanti calci nel didietro (mi fa ancora male il piede destro!).

CAP. 23 – IL LAVORO DELL'ISTRUTTORE

Smisi di volare temporaneamente con l'ultraleggero (dopo aver venduto quello ricostruito ad un mio ex allievo) perché ero stato invitato a lavorare a Boccadifalco con *veri aeroplani*.

Al corso di volo, finanziato dalla Comunità Economica Europea, partecipavano una ventina di allievi e c'era poco tempo per condurlo a termine, pena la sospensione dei contributi che, comunque, sarebbero arrivati a presentazione del rendiconto.

Ma intanto cresceva il debito con le banche.

Avevo accettato a malincuore, perché soffrivo nel vedere l'Aeroclub di Palermo andare in malora; i sintomi erano chiari (ma invisibili a Chi stava in Poltrona).

Per i corsi già conclusi le somme promesse non erano ancora arrivate e sui prestiti gravava una montagna d'interessi non rimborsabili dalla CEE.

L'idea dei Corsi Professionali per giovani disoccupati era venuta a me negli anni della mia gestione e si era concretizzata in quelle successive, ma senza le dovute cautele.

E' risaputo che la Pubblica Amministrazione paga sempre con ritardo, che i controlli sono tanti, i burocrati lenti, le pratiche non si trovano ... l'operazione infine riesce ma l'ammalato se ne va!

Ad ogni modo feci la mia parte istruzionale, impegnandomi tantissimo e volando anche otto ore al giorno, festivi inclusi.

A pranzo mangiavo un panino in aeroporto e subito dopo ricominciavo a torchiare gli allievi. Si volava anche col cattivo tempo e, quando era più cattivo, mi riposavo alla lavagna insegnando teoria. Organizzavo i trasferimenti a Catania e Reggio Calabria: ai comandi si alternavano in tre, in ciascuno di quei raid.

Ma per lo più facevamo un mucchio di touch and go (tocca e riparti) a Punta Raisi, che è a circa dieci minuti da Boccadifalco.

Superarono gli esami tutti quanti con ottimi voti. E, poi, la maggior parte sparì dalla *circolazione aerea!*

Le ragioni sono ovvie: finito il corso avrebbero dovuto pagarsi i voli d'allenamento non più finanziati dalla CEE: ma, si sa, i giovani disoccupati non possono permetterseli!

I pochi rimasti, dei veri appassionati senza il becco di un quattrino, aspettavano pazientemente in aeroporto che si presentasse l'occasione di un volo promozionale, un battesimo dell'aria o un passaggio gentilmente offerto dai soci.

Si ripeteva il ciclo, è la vita! Ritrovo in loro gli stessi desideri e speranze che nutrivò un tempo ormai lontano..!

Continuai a dedicarmi agli allievi paganti e, nel corso dei loro voli, non disdegnavo di portare con me come passeggeri (non si potrebbe), gratuitamente s'intende, alcuni di loro.

Altri sono potuti andare alla Skymates, la scuola di Paolo, in pochi mesi vi hanno conseguito la licenza professionale (dopo quella di pilota privato conseguita in Aero Club), l'hanno poi convertita nella corrispondente italiana, e oggi volano con le Compagnie Regionali in attesa di passare a quelle nazionali (ATI e Alitalia) che pagano (oggi direi pagavano) notoriamente di più.

Pochi altri hanno superato concorsi per Controllore di Volo o sono entrati in Aeronautica Militare.

Riccardo entrò in Accademia e mi scrisse una bella letterina dopo il primo volo con lo "SF260" in quanto il suo istruttore si era complimentato con lui (non avendo avuto problemi né in decollo né in atterraggio) e gli aveva chiesto se ci avesse già volato, meravigliandosi della sua risposta negativa. In effetti, il metodo per assetti acquisito sul TB9 o sul P66, è valido per qualunque tipo di aeroplano. Mi ringraziava, ma il merito era tutto suo perché aveva imparato sempre alla prima spiegazione!

E certamente sarà diventato ufficiale pilota e magari avrà comandato Squadriglie. Ne era sicuramente capace.

Ma purtroppo non ho avuto più notizie.

Mi avrà dimenticato. Succede, quando ci sono nuovi gravosi impegni.

Frattanto avevo saputo che il prossimo esaminatore dei miei allievi sarebbe stato Antonio, quel collega al corso istruttori di cui ho già parlato. Fumatore accanito, accendeva la sigaretta direttamente da quella appena consumata! Anche sull'aeroplano, pur essendo stato pilota militare, poi di linea, e non credo che fumasse in volo anche allora. Esagerava, ma era sempre lucido e dinamico.

E quando arrivò si accorse che sull'aeroplano della scuola il posacenere non c'era: ne cercò uno altrove e se lo mise in tasca.

Prima che arrivasse avevo fatto un discorso ai ragazzi che doveva esaminare: *prestate attenzione a quello che fa l'esaminatore; se sull'aeroplano stacca un interruttore lo reinserite; se in rullaggio accende una sigaretta gli chiedete di spegnerla; se rifiuta fermatevi, tornate al parcheggio e spegnete il motore..!*

E altre giuste raccomandazioni.

Parte con lui il primo allievo, poco dopo si ferma, torna indietro e spegne il motore! Antonio scende inferocito e mi urla: *ma che cavolo* (forse non disse *cavolo*) *hai detto ai tuoi allievi? Te li boccio tutti, te li boccio!* I ragazzi mi guardarono straniti mentre io ridevo a crepapelle e, appena mi fui calmato, dissi loro: *fategli fare tutto quello che vuole, altrimenti vi boccia veramente!*

Di tutti loro mi restano i ricordi ed un prezioso regalo: un'aquiletta d'oro con tre diamanti (piccoli ma veri) che festeggiò i miei tre decenni di attività.

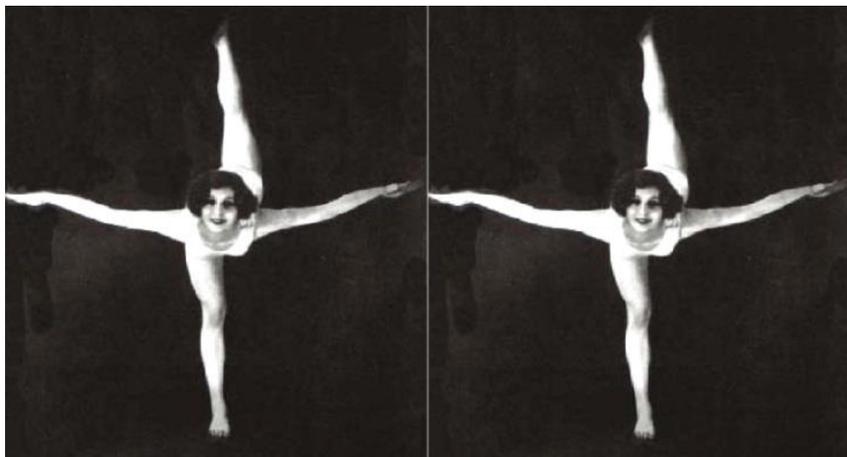
Eppure, oggi, io sono forse alla meta? Posso ritenermi un buon maestro? Sono stato di esempio a qualcuno? Ho fatto qualcosa di utile per questi incurabili malati del volo..?

Molto poco, in verità. Non sono stato in condizione di elargire aiuti economici, ho potuto solo dare consigli e suggerimenti a coloro che mi ascoltavano.

Ed agli allievi (obbligati ad ascoltare) ho cercato di insegnare tutti i trucchi del mestiere per eliminare ogni rischio, per sapersi comportare con fermezza in presenza dell'imprevisto e riportare sempre la pellaccia a casa.

Ma un istruttore non può dare esperienza: ciascuno, purtroppo, deve farsela a proprie ed altrui spese (quelle degli inconsapevoli passeggeri).

Con un aereo monomotore si corrono dei rischi ...



... mentre se ne corrono meno con questo splendido bimotore.

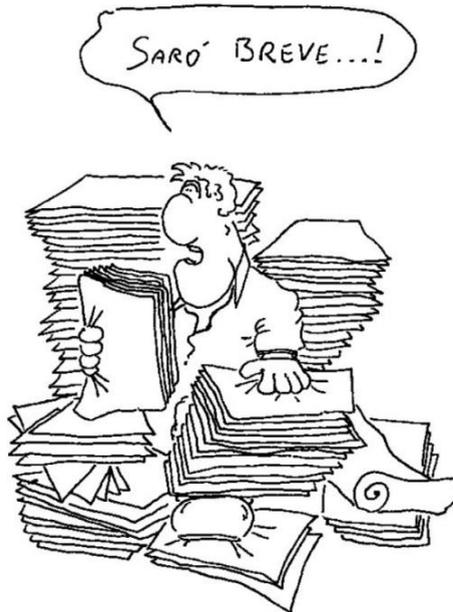
Ma, sinceramente, in proposito nutro seri dubbi!

CAP. 24 – LA SICUREZZA

L'imprevisto non è per sua stessa natura classificabile, pur rimanendo a mio avviso causa primaria del cosiddetto incidente.

Troppo spesso, infatti, si usa impropriamente il termine incidente anche quando le cause che lo hanno provocato potevano essere previste. Forse a qualcuno, raccontando delle storie farcite d'avventura, avrò fatto nascere il sospetto che io approvi la temerarietà dei fuorilegge: niente di più falso, perché sono un fedele osservante delle Regole, anche se ho trovato in esse carenze e contraddizioni che non fanno Sicurezza.

Chi lavora a tavolino, anche se coscienzioso, molto spesso non vede le cose come realmente sono nella pratica quotidiana, oppure è costretto a mediare le diverse esigenze e ne vengono fuori norme ... fuori norma! Queste cose dissi alla "IV Conferenza Nazionale sulla Sicurezza del Volo", tenutasi a Roma il 10 Maggio 1986, dove esposi, senza falsi pudori, il mio modo d'intendere l'argomento.



Quanto appresso è un libero stralcio di quella lunga relazione, rivista in base agli ultimi avvenimenti.

Non fu noiosa, credo, e ora sarò breve.

Ho accumulato, dicevo, quella certa esperienza che mi aiuta ad essere consapevole dei giusti limiti e responsabile nei confronti di me stesso e degli altri. Ho imparato che non si finisce mai d'imparare, che un volo non è mai uguale al precedente e che l'imprevisto è sempre in agguato. Imprevedibili, intanto, sono gli uomini, così diversi l'uno dall'altro, nell'età, nei caratteri, nei pensieri, sentimenti, stati d'animo e di salute, così diversi anche da se stessi un giorno dopo l'altro, oggi ottimisti, domani preoccupati, allegri, sicuri o tristi. Ma tutti abbiamo in comune almeno due cose: adrenalina e fantasia. Quante volte mi hanno aiutato ad uscire da situazioni difficili..!

Quando la concentrazione è stata massima ho sentito dentro di me una forza nuova (dovuta, dico io, all'aumentato flusso di adrenalina) che mi ha reso stranamente euforico creando, probabilmente, nuove inavvertite condizioni di pericolo.

Ma quasi istantaneamente sono stato in grado di escogitare regole non scritte per venire a capo dei problemi, scoprendo in me insospettabili doti d'intuito: qualcuno, però, affermerebbe che trattavasi invece di Santo Protettore o del positivo risultato dei debiti scongiuri!

Tuttavia Gianni, il mio primo istruttore, mi aveva abituato a non perdere d'occhio, per essere sempre pronto alle eventuali emergenze, l'allineamento dei tralicci dell'alta tensione, i diversi colori dei campi che ne denunciano l'aterrabilità o meno, il fumo dei comignoli o la spuma del mare, che indicano direzione e intensità del vento... Forse, allora, è merito suo se ancora me la cavo!

Altri tempi, ma la Sicurezza stava tutta lì, nell'imparare a pilotare bene un aeroplano e pianificare tutto, senza lasciare nulla al caso. Rispettavo le regole, come no, ma alcune di esse, a volte, mi mettevano a disagio.

Come quando mi trovai ad attraversare in VFR (volo a vista) la TMA di Roma (zona di confluenza delle aerovie), da Palermo a Ponza, da Ponza all'Elba, con un buon aeroplano munito di avionica. E qui le regole assegnano un percorso obbligato a mille piedi sul mare, per cinquanta miglia buone, ad una distanza minima dalla costa di quindici miglia!

Gesù, pensavo, e se mi pianta motore avrò il tempo di dire una preghiera? E se qualcuno avesse deciso di sbarcare in Sicilia, non sarà pure a mille piedi incontro a me? E, un momento, se io viaggio a 140 nodi ... e quello viaggia a 140 nodi ... ci incontreremo ad una velocità relativa di 280 nodi! Lo avremo il tempo di vederci e scansarci, virando ognuno sulla propria destra ... secondo le regole? Elucubrando elucubrando, venni fuori dalla zona incriminata e, tirando un sospiro di sollievo, potei risalire alla favolosa quota di 2.500 piedi!

Mi consolava comunque il fatto di non avere creato rischi di collisione coi Jumbo diretti a Fiumicino o altrove, che in quella fascia volano sicuramente bassi (sui 10 o 20 o 30 mila piedi).

Ma non è finita. Faccio Genova (Golf Echo November) e punto il VOR di Voghera (Victor Oscar Golf); duemila piedi, millecinquecento piedi, seguo scrupolosamente le entrate VFR, lascio a destra Pavia, mi rendo conto dal frastuono alla radio che siamo in tanti e, finalmente, mi inserisco e chiedo al controllore di Linate se mi autorizza al Lima India November Beacon, il radiofaro dell'aeroporto, considerata l'incipiente nebbia che gravava minacciosa sulla zona: ***“Negativo, riportate il secondo casello dell'autostrada dei fiori”***. Non ho il tempo di ribattere, perché già in frequenza ci sono, tutti insieme (uno alla volta, per carità..!), una decina di aeroplani.

Abbandono la Jeppesen, un'occhiata veloce alla Bottlang, un'altra alla Lambert e mi attacco alla carta del Touring Club Italiano. Dio quante autostrade! E qual'è la mia? Che faccio? Velocità di manovra, intanto, così, per rallentare.

Per la miseria, se almeno dessero la radio a qualche gestore di autogrill, potrei chiedergli informazioni..!

Mi fermo a circuitare su un punto? E se poi, virando-virando in questa limpida atmosfera della pianura padana, mi scontrassi con qualcuno dei dieci che gironzolano qui intorno?

Vado avanti, speranzoso, alla ricerca del fantomatico secondo casello (ma dove caspita sarà?) e, razzolando-razzolando, accosto inevitabilmente verso il beacon, ritrovandomi d'improvviso (Dio mio, la pista!) ad attraversare il sentiero di Linate, che, per fortuna, è ben sorvegliato dal radarista di turno il quale provvede a bloccare un DC9 in partenza.

Ho torto marcio e, quando infine sono a terra (dopo qualche altra piccola difficoltà per localizzare, su richiesta, un certo idroscalo, perché nel frattempo la pista l'avevo persa), mi sento un verme, un incapace con tutte le mie 850 ore di volo a quella data (fatidico 20 giugno 1982).

Poi, riflettendo a mente fredda, mi sono detto e lo ridico ancora: ho avuto torto veramente? E' ammissibile che uno debba andarsi a cercare un'autostrada in una selva di autostrade?

E, visto che gli strumenti ci sono (non c'è aeroplano che non abbia almeno un VOR), perché non si adottano migliori regole di navigazione e di avvicinamento agli aeroporti, più semplici e sicure? Non sarebbe il caso di consentire al pilota, a sua richiesta, di seguire e riportare le radioassistenze, o farvi magari attese su livelli diversi?

Volo strumentale, certo, ma che potrebbe chiamarsi, poniamo, VFR Controllato, senza particolari abilitazioni e condotto in VMC (Condizioni Meteorologiche di Volo a Vista), da mezzora prima dell'alba a mezzora dopo il tramonto, secondo le effemeridi aeronautiche. Chiedevo troppo? Fatto sta (non so se per merito mio) che tempo dopo fu emessa una Circolare che autorizzava il CVFR, con qualche restrizione su quanto proponevo: ma durò poco e venne cancellata.

Non c'è una legislazione chiara sul volo, con l'aggravante che molte Direzioni di Aeroporto, a scampo di responsabilità, applicano quella che c'è con pedissequa burocrazia.

E così, ad esempio, si perde tempo prezioso per mostrare sempre ad ogni UCT (Ufficio Controllo Traffico), alla partenza, in transito ed all'arrivo, i propri documenti e quelli dell'aeroplano. Con l'aggravio di dover pagare ogni volta i diritti aeroportuali: tanto a ora, tanto a tonnellata, tanto per il decollo, tanto per l'atterraggio e ... *“per favore, moneta spicciola, non ho il resto”!*

Avete mai visto un pilota riprendere il volo con una fretta ed un nervosismo non certo adatti alle circostanze?

Guardate me, quando a Punta Raisi (che, come già detto, è a dieci minuti di volo da Boccadifalco) dovevo subire anche il meticoloso controllo della Polizia, in quanto, si sa, a Palermo siamo tutti mafiosi..! Anche a Trapani, del resto, dove andavo quasi ogni sabato e domenica con gli allievi (non essendo consentito negli altri giorni perché base militare), ogni volta lo stesso poliziotto che aveva ormai stampata la mia faccia nel suo cervello e nelle sue schede, oltre a bere al bar dell'aerostazione civile il caffè che gli offrivo io, doveva anche prendere ... gli estremi della mia carta d'identità!

Chissà che un giorno qualcuno, svegliandosi la mattina, non abbia un lampo di genio e non inventi una tassa di circolazione (o sulla proprietà) come per le automobili; e poi decida di lasciar perdere il controllo continuo dei documenti!

Immaginate, per un istante, che guaio sarebbe per gli automobilisti se in ogni comune o città dovessero recarsi - dovessimo recarci - al più vicino posto di Polizia Stradale per mostrare patente e libretto e pagare la tassa chilometrica di circolazione..!

Per Giove, non avrò dato l'idea a qualche scrupoloso burocrate?

Per attenermi alle regole, che potevano cambiare da un momento all'altro, ero abbonato anche ai NOTAM'S, le Comunicazioni agli Aeronaviganti.

Ma in volo ho corso rischi incontrando spesso aerei militari, a distanza molto ravvicinata, di cui non sapevo un accidente: ricordavo l'angosciato "*madre mia!*" urlato da Tonino, il mio compagno d'avventura, al momento in cui col *nostro* bimotore ci trovammo immersi in un nugolo di caccia? Di loro e delle loro manovre anche i controllori civili nulla sapevano e nulla sanno, nulla vedono e nulla sentono!

Ma non dovremmo essere tutti controllati e assistiti, ai fini della sicurezza, dagli stessi Enti, utilizzando tutti le stesse radio e le stesse frequenze?

Le due categorie di piloti si ignorano a vicenda, pur condividendo lo stesso spazio aereo! Gli argomenti militari sono tabù?

Torniamo ai civili! Nel nostro benamato Paese Civile non c'è dubbio che le norme vadano rivedute e corrette, adeguate ai tempi e semplificate. Nel garbuglio di leggi, regolamenti, programmi, decreti, circolari e direttive, la burocrazia rimane pesante e farraginosa, e quasi nessuno prende iniziative, le quali comporterebbero assunzioni di responsabilità che non gli competono (o gli competono?): *mettere una firma, col rischio di finire in Tribunale? Ma chi me lo fa fare!*

E, però, quantomeno abbiamo dalla nostra la moderna tecnica, che ci consente di pilotare aeroplani affidabili, i quali non piantano motore a mille piedi sul mare. O no?

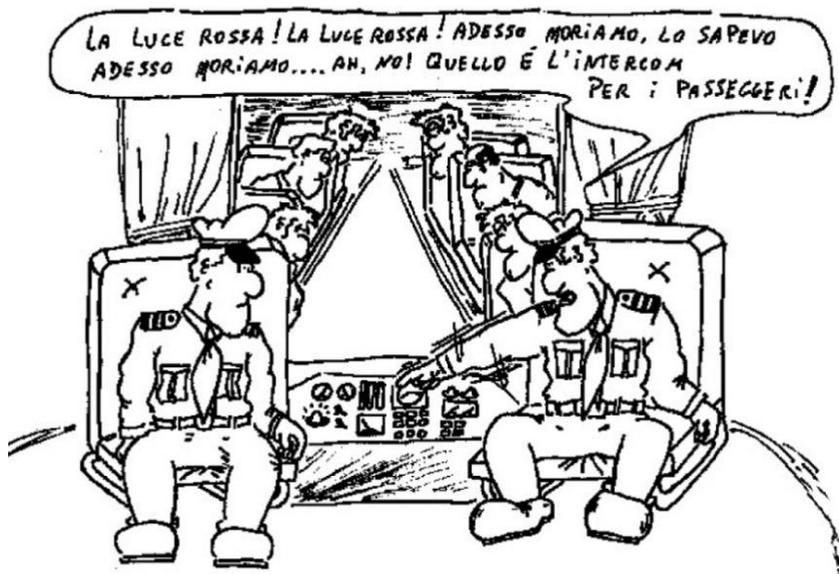
Il fatto è che ormai se ne costruiscono pochi e quei pochi sono molto costosi, per cui privati e scuole continuano ad usare macchine logore e superate.

Da sempre esportiamo tecnologia (il glorioso Falco, ad esempio, non più costruito in Italia, viene venduto negli USA addirittura in scatola di montaggio); ma non potremmo tenercela e compensare la perdita economica (si fa per dire) esportando burocrazia?

Stanco di lottare sugli aeroporti, due o tre anni fa mi sono dichiarato sconfitto (deluso lo ero già) e ho messo in cornice il brevetto!

L'Aviazione da Turismo non ha sfondato in Italia, secondo le illusorie previsioni d'un tempo!

Ma non c'è problema: mentre per il puro divertimento mi riprometto di tornare agli Ultraleggeri e saltellare libero sui prati in fiore canticchiando motivetti spensierati ... trallallero e trallallà ... per i lunghi, sicuri e comodi trasferimenti userò gli aeroplani della Compagnia di Bandiera!



CAP. 25 – IL DITO DI DIO

Ho comprato un TOP FUN, con motore a due tempi da 64 cavalli, due cilindri e doppia accensione (due candele per cilindro), che si comporta come un vero aeroplano, e con questo ho ripreso l'aeroscolastica attività.



Quasi ogni giorno mi faccio i soliti 60 chilometri per raggiungere il campo, la cui pista, sempre in terra battuta, è stata portata durante la mia lunga assenza a 500 metri, per consentire a macchine più veloci, di nuova concezione, decolli ed atterraggi sicuri.

Sono andato a vederle sull'aviosuperficie di Ozzano, nei pressi di Bologna, dove ogni anno vengono organizzate esposizioni, a terra e in volo, di splendide macchine evolute, disegnate da progettisti aeronautici e costruite da maestranze che già costruivano aeroplani.

Pensavo che il VDS (Volo da Diporto o Sportivo) rappresentasse il futuro dell'aviazione e, invece, mi sbagliavo.

Quel futuro è già presente con apparecchi muniti di motori a quattro tempi da 100 e più cavalli, con basso consumo di benzina, verde naturalmente, velocità di crociera non inferiore a quella di un'auto da gran turismo e autonomia di almeno 800 chilometri.

Ci sono tornato con Luigi Gueli (ricordate il Weedhopper?), uno dei soci fondatori del nostro campo di volo, già pilota d'aeroplano ma fedelissimo al suo tubi e tela fin da allora, il quale aveva deciso di acquistare un P92, naturalmente ultraleggero, prodotto da chi un tempo costruiva il P66 dei miei tanti voli.

Mi aveva chiesto compagnia per portarlo giù da Ozzano (l'Italia è lunga!), in un volo bellissimo ma senza storia, con cielo azzurro dappertutto e rifornimento in un'aviosuperficie nei pressi di Napoli, sulle rive del Volturno.

Dopo aver mangiato un panino ed eseguita un'ispezione all'apparecchio, che comunque si era comportato egregiamente, ripartimmo per compiere il restante percorso in unica tirata.

Ma lungo la costa calabra avvistammo una bella pista attrezzata, con la parte anteriore di un hangar stranamente sollevata a 45 gradi dal terreno e sotto la cui ombra pisolavano in comode sedie a sdraio alcune persone in costume da bagno. Incuriositi, vi scendemmo, con la scusa di rabboccare il carburante, e apprendemmo che il proprietario del campo era un gentiluomo con l'hobby dell'invenzione: oltre a rendere mobile quell'hangar, con martinetti idraulici e contrappesi, onde farne all'occorrenza un arieggiato riparo dal sole, aveva anche munito di zampe meccaniche il proprio motoscafo ... perché scendesse da solo in mare o risalisse sulla spiaggia..! Davvero ingegnoso e avremmo voluto vederlo in azione ma non c'era tempo!

Ci aspettavano ansiosamente al nostro campo tutti (dico tutti!) i soci del Club e, benché stanchi, facemmo un passaggio mozzafiato in pista prima di atterrare, festosamente accolti come eroi!

Al momento ho pochi allievi, ma forse bastano a coprire i maggiori costi della nuova Scuola certificata dall'Aero Club d'Italia.

A parte l'assicurazione che, in aggiunta a quella dell'apparecchio, copre i rischi di allievi e istruttori, sono stati imposti una serie di balzelli. Alcuni giustificati (come quelli richiesti per le trasferite degli esaminatori). Ma altri da versare annualmente all'Aero Club d'Italia per mantenere in vita il disciplinare (quella sorta di contratto voluto dalla legge), proprio no: a mio avviso (e non soltanto mio) sono eccessivi.

Non scordiamoci che qui non siamo in America, dove non esiste la carta bollata, l'istruttore può fare l'istruttore anche con aeroplani presi in affitto e la gente è felice di pagare le tasse che sono giuste perché servono a fare le strade, le scuole, gli aeroporti..!

Ma se le entrate (in questa nostra italica scuola) non basteranno a coprire le spese, pazienza, mi divertirò lo stesso e coprirò l'eventuale disavanzo con la mia ricca pensione (sic!) di ex dipendente regionale.

In verità, ho un socio al 50%, cui ho fatto conseguire a suo tempo la Licenza di Pilota privato, subito convertita in Attestato VDS.

Siamo diventati davvero amici da quando, durante un volo a doppio comando con l'aeroplano, ci eravamo trovati in serie difficoltà (il pericolo unisce e consolida i rapporti fra le persone).

Quel giorno Vincenzo si era portato dietro la moglie, che volava per la prima volta. Ci allontanammo da Boccadifalco con prua ad est; poche nuvole, davanti a noi, che non impensierivano nessuno.

Ma, dopo avere percorso una quarantina di chilometri appena, fummo avvisati per radio che il tempo stava velocemente peggiorando. Invertimmo subito la rotta e ... Dio mio, era tutto nero come la pece! Bisognerebbe mettere lo specchietto retrovisore a tutti gli aeroplani ... è un'idea, lo monterò sull'ultraleggero!

Il torrista mi avvisò che in aeroporto imperversava una bufera di pioggia e vento con raffiche fino a quaranta nodi (nella zona in cui stavamo era tutto calmo).

La visibilità, inoltre, si era ridotta a zero.

Anche a Punta Raisi, difficile comunque da raggiungere perché ad ovest le vie d'accesso erano bloccate dai cumuli nubi, c'era analoga situazione. Né avevo autonomia sufficiente per dirottare su Catania o Reggio Calabria.

Cominciai a pensare di atterrare nel nostro vicino campo di volo, con la pista, allora, davvero corta (250 metri) e c'erano buone probabilità che scassassi l'aeroplano.

Decisi di aspettare che passasse la buriana e mi portai (ora i comandi li avevo io) più vicino alla città di Palermo, in una zona di mare meno scura di tutto il resto. Giocai a rimpiattino con la tempesta che si spostava verso di noi e, basso sulle case come ai tempi del Piper, presi difilato la pista atterrando senza flap con forte turbolenza e 28 nodi di vento al traverso! Vincenzo non aveva fatto una piega e sua moglie, forse, non si era neanche accorta del pericolo (avevamo controllato che avesse le cinture strette senza metterla in allarme). Anche questa era stata un'emergenza impreveduta, gestita con calma e con l'aiuto di qualche Santo Protettore!

Ma se Vincenzo, quel giorno, non fosse venuto con la moglie, probabilmente l'avrei mandato in volo da solo ... con quali conseguenze non so! Brutto mestiere, quello dell'istruttore! Non sono un buon credente, ma qualche volta non so cosa pensare... e neanche credo molto alle coincidenze.

Dunque, mentre di recente stavo in sottovento avanzato col Top Fun e con Fabio, un mio promettente allievo, il motore ebbe un singulto, senza preavviso, e piantò una frazione di secondo dopo.

I controlli pre-atterraggio non avevano fatto nascere dubbi sul suo buon funzionamento ... ma eccoci qui, a cento metri sul mare, con l'elica in bandiera!

Agii d'istinto, non c'era tempo da perdere, tolsi la prima tacca di flap già inserita da Fabio prima della larga base (un allievo ai suoi primi circuiti ha bisogno di spazio..!) e, contemporaneamente, misi prua sulla spiaggia deserta, essendo il campo irraggiungibile anche scendendo alla velocità di massima efficienza.

Cinture strette, il motore non riparte, contatti esclusi, full flap in cortissimo finale contro vento ... atterraggio soft sulla battigia e siamo fermi in meno di venti metri.

La tremarella viene dopo, a tutti, ve l'assicuro!

Avvisato col telefonino il primo socio del Club che mi venne in mente, questi si premurò d'informarne altri che si precipitarono in soccorso (uno per tutti, tutti per uno).

Il difficoltoso traino sulla sabbia (non più bagnata e compatta) si concluse positivamente col ricovero in hangar del pesantissimo ultraleggero, in apparenza sano, quando già era calata la sera.

Fino a tarda notte rimanemmo, poi, in pizzeria a commentare l'accaduto allegramente, poiché tutti eravamo reduci da almeno un'emergenza con gli ULM!

Il giorno dopo esaminammo non solo le parti elettriche ma anche e soprattutto i carburatori, la pompa meccanica, le tubazioni, i filtri della benzina, a ritroso fino al serbatoio posto sotto il cruscotto... dove un pezzetto di guarnizione della sonda che legge il livello del carburante ne aveva otturato il beccuccio d'uscita.

Rubinetto automaticamente chiuso, insomma. Chissà da quanto tempo galleggiava quel leggerissimo intruso cercandosi una strada e, finalmente, c'era riuscito! Ogni precauzione presa per evitare l'ingresso nel serbatoio di una qualsiasi impurità (ho sempre usato un imbuto con filtro speciale che non consente il passaggio neanche all'acqua eventualmente contenuta nella benzina) non era proprio servita a niente! Più scalogna (o imprevisto) di così..!

E tremai al pensiero che anche quest'allievo potesse trovarsi solo al momento dell'incidente: si sarebbe fatto cogliere dalla sorpresa finendo in mare!

Quanto vale la vita di un giovane avvocato?

Eliminato il fastidioso tappo, approfittai dell'occasione per eseguire controlli approfonditi a tutto il resto (due intere giornate) e poiché *l'amore mio* risultava in ordine, gli misi i tacchi e feci girare a lungo il motore, pronto e rotondo a tutti i règimi.

Anche gli strumenti mi davano più che soddisfacenti conferme, per cui lo spensi e scesi per un check pre-volo.

Fatto mezzo giro attorno all'apparecchio, giunto all'elica l'afferrai saldamente per i *polsi* e la tirai in giù per controllare il funzionamento dell'ammortizzatore. A posto.

Stavo per continuare il giro quando Luigi, il proprietario del P.92, che sostava accanto all'hangar immerso nei suoi pensieri, mi si avvicinò e, chissà perché (mistero), ripeté quella sola operazione ..! Accidenti, questa volta anziché muoversi l'ammortizzatore, andò giù l'elica di dieci centimetri buoni..!

Togliamo il cofano e scopriamo, spezzata, una delle due spesse barre d'alluminio (quella posteriore) che sorreggono il motore!

Sbullonammo il tutto e, tirate fuori le due metà, ci accorgemmo (orripilante visione) che sulla barra era stata praticata una doppia foratura a forma di "8", in quanto i perni di fissaggio non entravano nei fori originali.

All'altezza di uno degli "8" la lastra si era tranciata, nel tempo, al 98% della sua larghezza ed era tenuta al suo posto da un solo pezzetto ancora integro d'alluminio.

Lo si capiva dalla maggiore lucentezza di quest'ultima frattura provocata dallo strattone di Luigi.

Non me la presi col costruttore o con l'ignoto meccanico, figlio d'ignoti, che aveva fatto quell'ignobile lavoro indebolendo la lastra! Ma preferii portare un cero a Santa Rosalia e pensare che il **DITO DI DIO** avesse prima ostruito il condotto della benzina, a mo' d'avvertimento, ben sapendo il Padreterno che sarei atterrato incolume. E, poi, visto che dalle ispezioni straordinarie non era emerso l'effettivo pericolo, neanche al check (in volo, il motore se ne sarebbe andato per i fatti suoi!), quel **DITO** avesse spinto l'amico a ripetere un controllo già effettuato da me.

NON SARÀ VERO ... MA CI CREDO!



IL DITO DI DIO

CAP. 26 – MI SENTO COLPEVOLE

Già. Essendo stato istruttore AG (Aviazione Generale) e ULM (Ultraleggeri a Motore), come ben sapete, 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 dal primo, ma non ne farò i nomi anche perché non li ricordo.

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.

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 quelli di pilota AG e non tornò più a trovarmi.

Seppi che si era anche comprato un magnifico aeroplano!

Un certo giorno mi trovavo col mio camper in un'aviosuperficie, sulla quale possono operare gli ultraleggeri ma anche gli aeroplani, e dove istruttore ULM è un mio ex allievo. Mentre chiacchieravo con lui sentimmo arrivare quell'aeroplano, che già avevamo visto in volo e si riconosceva dall'inconfondibile rombo del motore.

Questa volta si capiva 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 faceva segno di non atterrare. Ma quel pilota ignorò il suo divieto; e perciò essendo l'aeroplano arrivato "lungo" fu costretto a riattaccare.

Quindi virò per tornare in sottovento coi flaps estesi

Questa è una situazione 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 l'istruttore e 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 e, avvicinandosi a noi, 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 agguisce: *“...ma sai, io volo portando con me un pilota esperto...”*.

E, infatti, era sceso dal lato destro un ragazotto 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 progressivamente la velocità e, infine, virando per tornare in 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 erano stati entrambi 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!**

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

Uno dei soci era una ragazza che un certo giorno m'invitò a fare un volo con lei.

Avevo accettato 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 bimotores ad ala bassa, come ben sapete (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 (si chiama Sara) 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.



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

Poi 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 giro campo.

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

Si era ripetuto il dramma già vissuto, che sicuramente avrei potuto evitare. E ancora una volta mi sono sentito colpevole.

E' passato tanto tempo da allora, ma continuo a pensarci. !

EPILOGO

Ormai, mentre scrivo, ho 80anni compiuti da qualche mese e non credo di campare quanto Matusalemme. Tuttavia, con mia sorpresa, gli amici del Club Albatros mi hanno festeggiato con un sontuoso banchetto in mio onore (sic!) nell'hangar del campo di volo, con una speciale torta a me dedicata.



Torniamo seri: perché prima non lo sono stato? Sì, parlerò di volo, che, come sapete, è stato davvero importante per me.

Questi che seguono, comunque, sono pensieri al vento!

Ingenuamente m'illudevo, negli anni sessanta e oltre, che gli aeroplani da turismo potessero diventare mezzi d'uso comune come l'automobile (forse perché leggevo romanzi di fantascienza).

Abbiamo oggi per fortuna gli ultraleggeri, che per legge, però, sono limitati ai due posti.

Gli aeroplani da turismo ne possono avere quattro o sei o quanti il costruttore decida di metterne, decollano e atterrano sugli aeroporti muniti di tutti i servizi (Bocadifalco fa storia a sé), possono andare comodamente all'Estero e, non essendoci restrizioni nei pesi, avere tutta l'autonomia che vogliono.

L'Aviazione Generale, però, è stata cancellata dall'Italia, con l'IVA al 38%, i diritti aeroportuali e le competenze dei gestori, coi prezzi della benzina alle stelle (peraltro assente in molti aeroporti), coi controlli di polizia, le sovrattasse, i redditometri, i canoni demaniali moltiplicati per dieci, con l'Aero Club d'Italia che assiste allo sfascio senza potere o volere intervenire..!

Fermando la crescente attività del volo privato, che alimentava numerose industrie e dava occupazione a tecnici altamente qualificati (disperdere questo eccezionale patrimonio umano è stato un delitto), si sono incentivati, forse, o risolti i problemi economici della Compagnia di Bandiera? Oddio, con qualche lira degli ex proprietari di aeroplani diventati passeggeri..!

Non mi pare, visto che l'Alitalia si sta svendendo a Compagnie di altre Nazioni. Brindisi (ma quale città!) con coppe di cristallo piene di champagne (francese, naturalmente).

E, comunque, il VOLO - che fu e rimane il Sogno di Icaro - non può e non deve essere soltanto trasporto aereo!

E milioni di piloti al mondo certamente la pensano come me.

Mi sono illuso, è vero, quando vedo tantissimi partecipanti ai Giri Aerei di Sicilia o sentivo i discorsi e le promesse di certi Personaggi che avrebbero, davvero, potuto fare e non hanno fatto.

Avrei voluto di più, per esempio pilotare Jet, salire in pallone fino alla stratosfera, correre in gara con potenti aeroplani.

E, perché no, girare il mondo, attraversare oceani nei due sensi, volare coi biplani nel vento ... ma devo contentarmi, mi contento, che devo dire?!

Cercherò di realizzare questi altri desideri nella prossima vita (ce ne deve pur essere un'altra, altrimenti che senso ha ...) ma intanto non rinuncio, proprio no, non rinuncio a quel poco che ho: mi sono stancato, è vero, ma ricomincerei daccapo!

E rimanendo in attesa di novità (che però non arrivano) mi sono illuso ancora continuando a volare coi pochi allievi iscritti ai corsi per dare corpo (io e loro) ad un sogno tenuto nel cassetto!



I Soci del Club con l'istruttore stanco!

Ma non ho più l'aeroplano né l'ultraleggero.

E perciò chiudo il cassetto dei sogni, ma non getto via la chiave né questo noiosissimo libro solo perché contiene i disegni di Paolo che a me piacciono tanto.

Ora, però, è davvero tempo di smettere? Non saprei. Forse no!



Ma chissà. Magari scriverò ancora qualcosa per aiutare i ragazzi che desiderano diventare piloti!



I N D I C E

Prefazione di Sergio Di Lallo	Pag. 3
Prologo	“ 7
Cap. 1 Il segno del destino	“ 9
“ 2 La prima missione di volo	“ 19
“ 3 Gli allievi	“ 27
“ 4 Lavoro per aria	“ 30
“ 5 Flotta e fauna dell’Aero Club	“ 39
“ 6 Il preannunciato viaggio a Milano	“ 57
“ 7 Sangenaro a Genova	“ 63
“ 8 Il Giro di Sicilia	“ 71
“ 9 A colloquio con gli Spiriti	“ 84
“ 10 Un viaggio a Bolzano	“ 93
“ 11 L’attività di lanciatore	“ 99
“ 12 Il passaggio sul bimotore	“ 109
“ 13 La poltrona di presidente	“ 124
“ 14 Soddisfazioni presidenziali	“ 129
“ 15 Le donne	“ 146
“ 16 La licenza di pilota commerciale	“ 148
“ 17 Il traino dello striscione	“ 154
“ 18 Una famiglia di piloti	“ 158
“ 19 Il corso istruttori	“ 161
“ 20 L’esperienza americana	“ 165
“ 21 Gli amici del cielo	“ 175
“ 22 Basso e piano	“ 180
“ 23 Il lavoro dell’istruttore	“ 187
“ 24 La Sicurezza	“ 191
“ 25 Il Dito di Dio	“ 198
“ 26 Mi sento colpevole	“ 205
“ 27 Epilogo	“ 208

IL MIO CURRICOLO

= Pilota fin dal 1965, ho poi conseguito (come tanti altri amici) il brevetto professionale (3° / IFR) e varie abilitazioni, fra cui quella di istruttore in Aviazione Generale (AG) e fin dalla comparsa del Volo da Diporto o Sportivo (VDS) il corrispondente attestato (ne parlo diffusamente in questo libro). Ma quanto è riportato sul retro della copertina da hangar@libero.it anche se mi lusinga è davvero esagerato!

= E, comunque, nel 1979 il Presidente della Repubblica Italiana mi ha conferito l'onorificenza di Cavaliere (lo ringrazio ora per allora, ma ancora non capisco perché!).

= Ho svolto, in seguito, conferenze sulla sicurezza del volo nell'Aula Magna dell'Università di Palermo, su invito del locale Istituto d'Ingegneria Aeronautica (non ne ricordo la data) e, nel 1986 a Roma nel grande salone del CONI (qualcosa ho riportato in questo libro), su richiesta dell'Aeroclub d'Italia e in rappresentanza degli Aeroclub periferici, presenti Autorità Civili e Militari nonché Giornalisti (a conclusione, uno di questi mi strinse la mano dicendomi di non aver mai sentito niente di così divertente in una riunione di quel tipo!).

= Ho tenuto un'altra conferenza (sul volo, s'intende) nell'Istituto Tecnico Aeronautico di Caserta, dove gli allievi utilizzano una mia dispensa pubblicata da Galassia Editrice a cura di Pietro Napolitano, pilota esaminatore e insegnante in tale Istituto.

= E, ancora, nel 1987 ho ricevuto dalla Federazione Aeronautica Internazionale, con sede a Parigi, il Diploma Paul Tissandier per avere accresciuto, durante la mia presidenza, l'importanza dell'Aeroclub di Palermo e rilanciato il Giro Aereo Internazionale di Sicilia, già prova valevole per il Campionato del Mondo di Velocità. Alle importanti Manifestazioni annuali e alle Cene di Gala delle serate conclusive (con premiazioni dei concorrenti) non mancavano di intervenire Personalità Civili e Militari (ricevevo dall'allora Presidente del Senato Nilde Iotti una medaglia d'oro da assegnare al primo classificato).

= Alcuni articoli e racconti, apparsi su Riviste Aeronautiche o nelle raccolte annuali dei concorsi "Il Mio Cielo", sono stati benevolmente recensiti.

= Altri libri, quali "Le Missioni di Volo", valide per il conseguimento dell'attestato di pilota AG e di quello VDS, ed anche "Avventure nel Mio Cielo", in cui descrivo i miei incidenti e mancati incidenti affinché altri non debbano trovarsi in analoghe sgradevoli situazioni, sono stati pubblicati dall'Istituto Bibliografico Napoleone di Roma (IBN), rispettivamente nel 2011 e 2012. Questi due manuali (come amo definirli) sono reperibili in internet (Aviolibri) e presso l'Editore (o esauriti e in attesa di ristampa).

= Alcune altre mie "fatiche" riposano nel cassetto del mio computer!

= Nel 2013 l'Associazione Arma Aeronautica mi ha rilasciato un Attestato per aver contribuito alla divulgazione della cultura aeronautica e spaziale.

Michele Gaghiani

I PILOTI DI HANGAR

MICHELE GAGLIANI



**Difficile dire se abbia trascorso più tempo in volo o a terra.
E' Pilota Commerciale, Istruttore in Aviazione Generale e nel
Volo da Diporto o Sportivo, avendo operato per circa 50 anni
in varie Scuole.**

**Ha svolto conferenze sulla sicurezza del volo negli Istituti
Tecnici Aeronautici e in Aeroclub d'Italia.**

**La Federazione Aeronautica Internazionale (FAI), gli ha
conferito il Diploma Paul Tissandier, per avere organizzato
importanti manifestazioni aeree ed accresciuto l'importanza
del proprio Aeroclub, di cui è stato presidente.**

**Ha scritto libri tecnici, pubblicati dall'Istituto Bibliografico
Napoleone di Roma, nonché vari racconti su Riviste
Aeronautiche o nelle diverse raccolte annuali del concorso
letterario "Il Mio Cielo".**

**L'Associazione Arma Aeronautica gli ha rilasciato un
attestato per aver contribuito alla divulgazione della cultura
aeronautica e spaziale.**

Insomma, che dire?

Una vera aquila che talvolta scende a terra!

**Quest'ultima frase, davvero esagerata, non l'ha scritta l'au-
tore ! E, comunque, per inviargli impressioni, impropri e
minacce scrivetegli pure all'indirizzo: miraga@libero.it**