

Timbro dell'autorità aeronautica

GENERAL AVIATION  
BRUSSELS AIRPORT  
Tel: 02/722 39 83  
Telex: EBBRZLN  
Fax: 02/722 39 84

Suddivisione delle ore corrispondente alla colonna e durata del volo			Luori del campo		Volo strumentale	Trainer	Numero del passeggero
Intorno al campo		Intorno al campo					
diurna ore e minuti	notturno ore e minuti	diurna ore e minuti	notturno ore e minuti	diurna ore e minuti	notturno ore e minuti		
				50	30		4
				50	30		4.00
				90	60		2
		20		50	30		
		50		50	30		
		40		60	30		
		60		70	30		
		70		60			
700	65			60			
0940	75			9.00	3.10	3.00	
	12.30	13	20				
	1250.01						

Controllo letenza  
**RIJEKA**  
AIR TRAFFIC CONTROL  
AÉROPORT DE BÂLE-MULHOUSE  
CONTROLE

# VITA DA AVIATORE

Rileggendo il mio libretto di volo



Timbr Autorità

Rally

AERO-CLUB  
KEHEUVEL

18th INT. Rally

LoGisma

Timbr Autorità

Volovelistico

AEROPORTO DI BERGAMO

M. V. A. AERODISTRICTO BERGAMO

(Como)

Timbro dell'autorità aeronautica

Aerodromo Lugano

TRAFFICO AEROPORTO BERGAMO

Suddivisione delle ore corrispondente alla colonna e durata del volo			Luori del campo		Volo strumentale	Trainer
Intorno al campo		Intorno al campo				
diurna ore e minuti	notturno ore e minuti	diurna ore e minuti	notturno ore e minuti	diurna ore e minuti	notturno ore e minuti	
				80	30	
				75	30	
				60	30	
				60	30	
1010	80					
1605	75					
	65					



Questo è un libro di ricordi. E i ricordi talvolta sono il mezzo più vero per deformare la verità. Ma il comandante Carlo Zorzoli ci narra di alcuni episodi della sua vita da aviatore andando a rileggersi i libretti di volo che assieme ai suoi disegni e diari personali, testimoniano migliaia di voli nei cieli di tutto il mondo. Grazie a questi dati e alla scrupolosità del pilota collaudatore, possiamo leggere pagine di cronaca, storia e vita aeronautica di tempi più audaci e affascinanti.



ISBN 978-88-87621-71-6



€ 15,50

9 788887 621716



donato da  
**ROSSI**

*Tutti devono avere il desiderio del volo,  
tutti devono avere la nostalgia del volo.*

*Al mio amico Paolo,  
che ama il volo come me,*

*Carlo Zocchi*



museo g. caproni  
aeronautica, scienza e innovazione

Pubblicato in collaborazione con  
**Museo Aeronautico "Gianni Caproni" di Trento**  
Via Lidorno, 3 - 38100 Trento - Italy  
tel +39 0461 944888 fax +39 0461 944900  
[www.museocaproni.it](http://www.museocaproni.it)

Carlo Zorzoli

# VITA DA AVIATORE

Rileggendo il mio libretto di volo



LoGisma editore

Carlo Zorzoli, *Vita da aviatore. Rileggendo il mio libretto di volo*

In copertina: *Disegni di Carlo Zorzoli dedicati al Cinquantesimo del Corso Ibis II*

Le fotografie sono state fornite dall'autore

Copyright © 2007 LoGisma editore – [www.logisma.it](http://www.logisma.it)

ISBN 978-88-87621-71-6

Stampato in Italia

## PREFAZIONE

“A grande richiesta”, direbbe il bravo presentatore, volentieri, dico io, racconto alcuni episodi della mia vita di aviatore, così come si sono presentati alla mente dei ricordi sfogliando i numerosi libretti di volo.

Ho dato loro un ordine cronologico, anno per anno, in modo che, presi tutti insieme, possano apparire come una autobiografia. Ma devo confessare che, nel corso della mia vita, ne ho combinate di tutti i colori, e che una biografia completa, oltre che essere inutile e noiosa, sarebbe lunga come la fame.

Ho scritto quindi solo le avventure che mi sembrano le più strane, o peculiarmente didattiche, (ad esempio, la descrizione spietata degli incidenti di volo, sperando che sia utile a qualcuno) o semplicemente divertenti; e, devo dire, ho tralasciato quelle da cui potrei trarre sciocche vanaglorie... o quelle che rivelerebbero i miei più acuti momenti di stupidità!

Ho fatto il mio primo volo nel 1950. Ho continuato a volare, poi, per più di 16.000 ore, in oltre mezzo secolo. Ho avuto l'occasione di essere stato impiegato come pilota militare nella Caccia e alle Scuole di Volo, poi come ispettore alla Direzione Generale dell'Aviazione Civile, nelle Compagnie Aeree, come pilota privato e infine come pilota collaudatore dalla Ditta Nardi per Costruzioni Aeronautiche. Tutti questi impieghi mi hanno dato la possibilità di pilotare i più svariati tipi di aeroplani, alianti ed elicotteri (in realtà ho pilotato 162 diversi tipi di aeromobili), e di volare in disparate parti del mondo: tutta l'Europa, le Americhe, l'Africa, l'Asia, l'Oceano Atlantico.

L'aviazione, per me, non è stata solo una professione. Anzi, talvolta anche a scapito della mia convenienza, ho trascurato la professione per dedicarmi all'aviazione da un punto di vista quasi sacrale. Ho collaborato alla costruzione di aerei amatoriali e ne ho eseguito le prove in volo, ho studiato la storia dell'aeroplano dalle origini (ho tradotto in italiano il primo libro di aerodinamica del mondo: “*Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst*” di Otto Lilienthal, 1889), ho restaurato e fatto volare alianti d'epoca, ho collaudato antichi aeroplani, come il Ca .100, e strani prototipi, come l'aliante della World Class, il Velino. Ho collaborato con le riviste aeronautiche con articoli e prove in volo, per la Rizzoli ho tradotto alcuni libri di Richard Bach, ho goduto di tante ore di veleggiamento sugli alianti (ho creato una scuola di volo a vela a Pavullo) e, lasciatemelo dire, ho fatto volare tanti bellissimi aeromodelli.

Credo però, se ripenso al bilancio di tutta la mia vita, che dall'aviazione io abbia ricevuto molto di più di quanto abbia dato: l'amicizia di tante donne e

uomini che hanno la mia stessa passione, cui si accendono gli occhi della stessa luce quando, magari in fondo ad un hangar, la sera, non sazi dei voli fatti, si parla della nostra religione: Volare!

La vita dell'aviatore, soprattutto quella dei piloti commerciali, è stata descritta come un susseguirsi di lunghi periodi di noiosa attesa, punteggiati da brevi istanti di terrore. Sarà vero, ma io devo aggiungere che l'aviatore riceve in dono le gioie più meravigliosamente intense, anche se talvolta è rattristato da grandi dolori, quando è in gioco la vita.

Ai tanti amici, che, mettendo in gioco la loro vita, mi hanno dato dolore, io dedico questi miei ricordi.

Ringrazio sentitamente la contessa Maria Fede Caproni e il Museo Caproni di Trento, che hanno accolto la pubblicazione di questo libro, insieme con i numerosi amici che sono involontariamente divenuti protagonisti delle mie avventure.

Carlo Zorzoli

## 1940, MOVO M.9

La prima volta che ho dovuto affrontare un serio problema tecnico, è stato quando ho fatto volare qualcosa. Non era un aeroplano. Era il mio primo aeromodello. Avevo dodici anni.

Per Natale del 1940 ho ricevuto in regalo il "Pacco materiali" (allora non esistevano le scatole di montaggio) della MOVO, la famosa ditta specializzata di Milano, che conteneva tutti i listelli e le tavolette di legno necessarie per la costruzione del "Modello veleggiatore M.9". C'era anche una bustina contenente la colla alla caseina, la colla per i veri aeroplani. E, naturalmente, i disegni e le note esplicative.

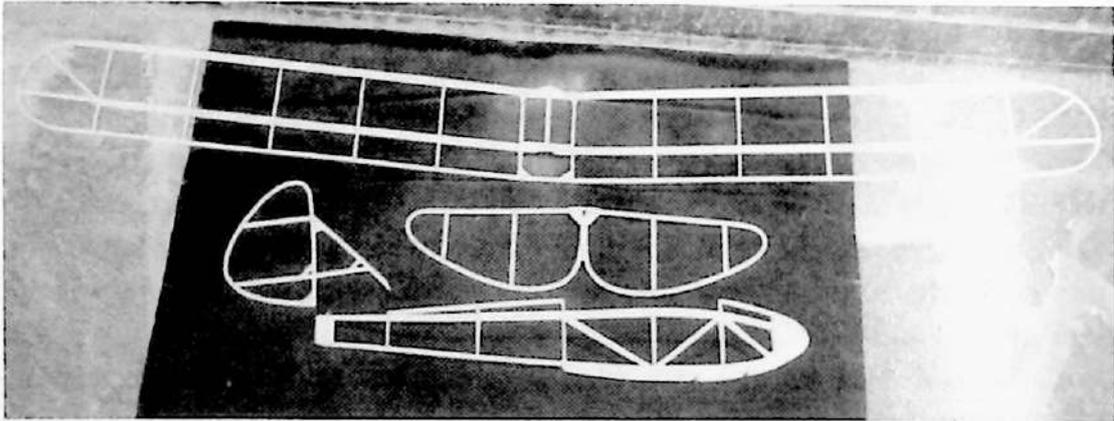
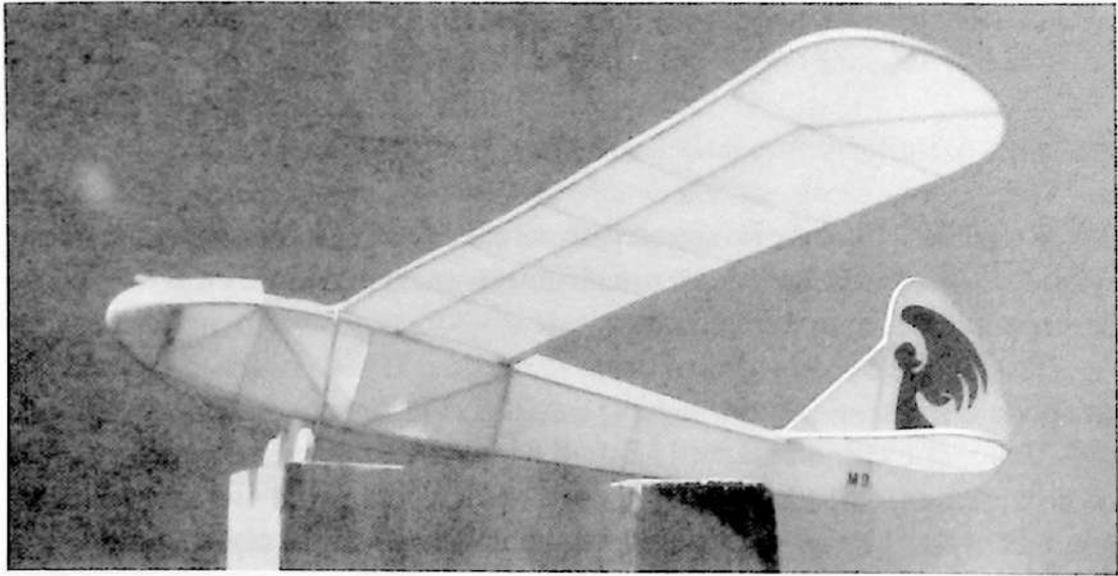
Il costruttore doveva tagliare dalle tavolette, con il seghetto del traforo, tutti i pezzi: le centine e le ordinate, e montarli secondo il disegno. La costruzione è stata piuttosto laboriosa, ma lo scheletro del modello riuscì molto ben fatto, tanto che dispiaceva rivestirlo e nascondere con la carta gialla della MOVO. Restava, in mezzo ai pochi ritagli avanzati, un misterioso blocchetto di piombo a tronco di cono, forato al centro, pesante forse 100 grammi. Le note costruttive non ne facevano menzione, ma, osservando il disegno della fusoliera, si capiva che il piombo doveva essere fissato con una vite alla prima ordinata. Fissato il piombo, rivestito tutto il modello di carta ben tesa e verniciata con due mani di vernice alla gommalacca, l'M.9 mi sembrava una creatura di cui essere fiero.

Tutti mi lodavano: "Che pazienza!". Io ne soffrivo: come mai non capiscono? Cosa centra la pazienza con l'abilità; lo spirito creatore che ti fa risolvere i problemi del lavoro manuale? Cominciavo ad avere il dubbio di appartenere ad un altro mondo.

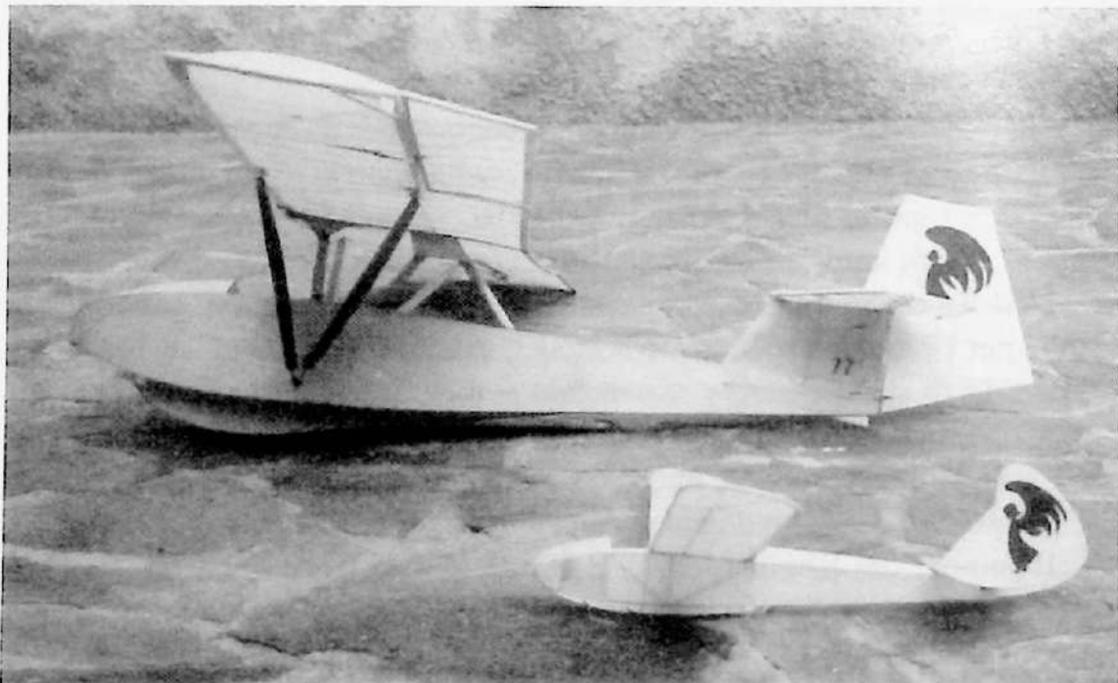
Un pomeriggio gelido di gennaio, accompagnato da Papà, siamo partiti in bicicletta alla volta del pendio. Il pendio era un prato in ripida discesa ai margini dell'aeroporto dell'Aeronautica d'Italia, vicino a Collegno. Lì si radunavano, in quegli anni, gli aeromodellisti per provare le loro costruzioni.

L'M.9 è montato, le ali fissate alla fusoliera con elastici. Mi tremavano le gambe per l'emozione. Tenendo il modello con il pollice e l'indice ben stretti sul pattino di compensato e sostenendo con la mano sinistra l'estremità dell'ala, con una breve corsa ho accompagnato l'M.9 verso il suo primo contatto con l'aria. Appena lanciato, lui, senza esitazione, ha puntato il muso in basso e si è diretto veloce verso il centro della terra.

Il rumore dei listelli spezzati dall'urto non ha ferito il mio cuore più di quanto non lo abbia fatto il sorrisetto di Papà quando mi ha chiesto: "Che cosa hai fatto di sbagliato?".



*Il MOVO M.9 ricostruito del 1994. Qui sopra lo scheletro.  
Sotto l'M.9 con la riproduzione in scala 1:5 del BS-17 Allievo Cantù (1995).*



“Non so...”. Ma quando, sul luogo dell’incidente, ho visto occhieggiare tra la carta lacerata il blocchetto di piombo, ho capito. Il blocchetto, di dimensioni abbondanti, doveva essere tagliato, prima di montarlo, fino ad ottenere un peso idoneo a portare il baricentro vicino al 30% della corda alare.

Nessuno me lo aveva detto, fino ad allora. Ho dovuto scoprirlo in seguito sui libri. Non ho bruciato tutto. Come qualcuno fa, spinto dalla stizza. Ho raccolto il relitto per ripararlo, e riprendere le prove.

Poi siamo rimasti, Papà e io, qualche minuto sul pendio per pensare.  
E imparare.

---

*Nel 1994, dopo più di mezzo secolo, durante la convalescenza da una grave malattia, ho costruito una copia dell’M.9 (che vola benissimo, questo) e la conservo tra i miei ricordi più cari.*

*Oggi so che il progetto dell’M.9 è stato fatto dal giovane futuro Professore Gildo Preti, del Politecnico di Milano, cui dobbiamo il progetto di tanti prestigiosi alianti e velivoli da turismo.*

*In tutta la mia vita ho costruito un centinaio di aeromodelli. Trentatre li ho progettati io e, credetemi, da ognuno ho imparato qualche cosa.*



*Carlo Zorzoli alle prese con gli aeromodelli.*

## 1949, C.A.V. LINATE

Potrei dire di avere incontrato per la prima volta la realtà aeronautica quando sono entrato all'Accademia, ma ho un ricordo precedente che mi ha insegnato una cosa molto importante.

Nel 1949 ero studente al Politecnico di Milano e frequentavo molto spesso il vicino aeroporto Forlanini, ospite di miei amici del C.A.V. (Centro Addestramento Volo) della Prima Regione Aerea. Potevo ammirare da vicino gli aeroplani in dotazione al Reparto: biplani da addestramento RO. 41, vecchi caccia biplani Fiat CR 42, tra cui alcuni trasformati in biposto, Caproni 414 G, con i motori Isotta Fraschini. Era la prima volta che vedevo i nostri aerei identificati con le coccarde tricolori.

Vivevo la giornata dei piloti e assistevo ai voli di addestramento.

Tutto si svolgeva in modo ben diverso dalle abitudini che avrei trovato, anni dopo, nei reparti dell'A.M.I. Sono stato testimone degli ultimi episodi di vita della Regia Aeronautica sopravvissuta alla fine della guerra.

Il pilota si avvicinava al proprio aeroplano, con il paracadute indossato, solo dopo che gli specialisti avevano avviato e riscaldato il motore. Non ho mai saputo se il pilota conoscesse come si avvia il motore. Controlli di livello, prima del volo, non ne ho mai visti fare dai piloti.



*Fiat CR.42 della 1ª ZAT. Fotografato da Zorzoli nell'ottobre 1948.*

Un giorno la linea di volo era in fermento. Era arrivato un colonnello dal Comando della Regione per volare, e tutti cercavano di fare bella figura.

Un RO. 41 era in volo e stava eseguendo alcune virate in cabrata. Il colonnello, sceso dall'automobile di servizio, guardava il volo con le gambe leggermente divaricate, da intenditore.

"Preparami il 7!", intanto ordinava agli specialisti che, di corsa, si affrettarono a spingere in linea di volo ed a mettere in moto un altro RO. 41 con il numero 7 dipinto sulla fusoliera.

L'aereo che era in volo, intanto, si era portato in finale per atterrare. Ma è arrivato un po' veloce. Ha toccato sulle ruote ed è rimbalzato: uno, due, tre bum. Poi ha terminato la corsa di atterraggio con una bella imbardata.

Tutto bene, nessun danno.

Il colonnello però era diventato rosso in viso e urlava:

"Chi è quella schiappa? Dopo mandatelo da me, che l'aggiusto io!".

Aiutato da un numero esagerato di avieri, è salito sul suo RO. 41, ha dato allegramente motore, ha rullato verso la testata della pista, non si è accorto del fossetto di scolo del campo, ci ha infilato dentro la ruota sinistra, ha fatto una bella cappottata e ha sfasciato l'apparecchio.

Tutti sono corsi al soccorso, ma in molte facce ho notato un impietoso sorrisetto sulle labbra.

Allora io, che non ero ancora diventato pilota, ho compreso che gli aeroplani sono esseri curiosi.

Un CR 42, lì vicino, pareva mi sussurrasse:

"Parla poco, e pensaci su, prima di volare!".



*Ro.41.*

## 1949, C.A.V. LINATE

Potrei dire di avere incontrato per la prima volta la realtà aeronautica quando sono entrato all'Accademia, ma ho un ricordo precedente che mi ha insegnato una cosa molto importante.

Nel 1949 ero studente al Politecnico di Milano e frequentavo molto spesso il vicino aeroporto Forlanini, ospite di miei amici del C.A.V. (Centro Addestramento Volo) della Prima Regione Aerea. Potevo ammirare da vicino gli aeroplani in dotazione al Reparto: biplani da addestramento RO. 41, vecchi caccia biplani Fiat CR 42, tra cui alcuni trasformati in biposto, Caproni 414 G, con i motori Isotta Fraschini. Era la prima volta che vedevo i nostri aerei identificati con le coccarde tricolori.

Vivevo la giornata dei piloti e assistevo ai voli di addestramento.

Tutto si svolgeva in modo ben diverso dalle abitudini che avrei trovato, anni dopo, nei reparti dell'A.M.I. Sono stato testimone degli ultimi episodi di vita della Regia Aeronautica sopravvissuta alla fine della guerra.

Il pilota si avvicinava al proprio aeroplano, con il paracadute indossato, solo dopo che gli specialisti avevano avviato e riscaldato il motore. Non ho mai saputo se il pilota conoscesse come si avvia il motore. Controlli del livello, prima del volo, non ne ho mai visti fare dai piloti.



*Fiat CR.42 della 1ª ZAT. Fotografato da Zorzoli nell'ottobre 1948.*

Un giorno la linea di volo era in fermento. Era arrivato un colonnello dal Comando della Regione per volare, e tutti cercavano di fare bella figura.

Un RO. 41 era in volo e stava eseguendo alcune virate in cabrata. Il colonnello, sceso dall'automobile di servizio, guardava il volo con le gambe leggermente divaricate, da intenditore.

“Preparami il 7!”, intanto ordinava agli specialisti che, di corsa, si affrettarono a spingere in linea di volo ed a mettere in moto un altro RO. 41 con il numero 7 dipinto sulla fusoliera.

L'aereo che era in volo, intanto, si era portato in finale per atterrare. Ma è arrivato un po' veloce. Ha toccato sulle ruote ed è rimbalzato: uno, due, tre bum. Poi ha terminato la corsa di atterraggio con una bella imbardata.

Tutto bene, nessun danno.

Il colonnello però era diventato rosso in viso e urlava:

“Chi è quella schiappa? Dopo mandatelo da me, che l'aggiusto io!”.

Aiutato da un numero esagerato di avieri, è salito sul suo RO. 41, ha dato allegramente motore, ha rullato verso la testata della pista, non si è accorto del fossetto di scolo del campo, ci ha infilato dentro la ruota sinistra, ha fatto una bella cappottata e ha sfasciato l'apparecchio.

Tutti sono corsi al soccorso, ma in molte facce ho notato un impietoso sorrisetto sulle labbra.

Allora io, che non ero ancora diventato pilota, ho compreso che gli aeroplani sono esseri curiosi.

Un CR 42, lì vicino, pareva mi sussurrasse:

“Parla poco, e pensaci su, prima di volare!”.



*Ro.41.*

## 1950, BREVETTO GRATUITO!

Nel 1950 l'Aero Club di Milano aveva la sua sede sull'Aeroporto di Linate, che disponeva di una pista non asfaltata, orientata 300° - 120°. La pista era rinforzata con delle lastre di lamiera forata, chiamate "grelle", residue dal materiale abbandonato dagli americani dopo la guerra. L'Aero Club aveva il suo hangar e una bella palazzina a cui si accedeva direttamente dal viale Forlanini.

Frequentando l'Aero Club, sono venuto a conoscenza di un bando di concorso del Ministero della Difesa per allievi piloti. Con sorpresa, gioia e un poco di incredulità ho letto che il corso era completamente gratuito e riservato agli studenti.

Ho partecipato al concorso, ho superato la mia prima visita psicofisiologica all'Istituto Medico Legale, e sono stato ammesso.

Le lezioni teoriche erano tenute, di sera, nella sede sociale nel centro di Milano, mentre a Linate avevamo due aeroplani, nuovi di fabbrica, per imparare a volare. Erano due Macchi MB.308, con il motore Continental da 85 HP, e avevano le marche I-ACSM e I-ACSN (L'ACSN è oggi perfettamente conservato nel museo Caproni di Trento).

Il Cavalier Mario Comi era il mio istruttore, ex pilota militare, decorato ed esperto. Il 17 ottobre, mi ha portato in volo per la prima volta, intorno ad una Milano appena visibile tra la foschia.



*Linate, ottobre 1950. MB 308 I-ACSN MM 53065.*



*Sull'MB 308 a Linate... Farò il pilota?*

Dei miei compagni di corso, che si sono poi distinti quasi tutti nella loro carriera nell'Aeronautica Militare e Civile, tre mi sono stati anche compagni all'Accademia Aeronautica. Uno di loro, Luciano Guida, divenuto un bravissimo pilota collaudatore, ha trovato la morte negli Stati Uniti volando sul caccia supersonico F 104. Gli altri due grandi amici erano Ranza e Savorelli.

Ho seguito tutte le lezioni con grande attenzione. Qualche volta l'entusiasmo mi rendeva impaziente, ma Comi sapeva come trattare i suoi polli. Un giorno, in volo, dimostravo la tendenza ad aumentare involontariamente l'angolo di assetto, e Comi ripetutamente mi invitava a correggerlo:

“Cabra no, Zorzoli, cabra no!”.

“Ma, Cavaliere, l'aeroplano...”.

“Lascia andare i comandi...”. E il Macchino, vigliacco, non appena toglievo le mani dal volantino, riprendeva da solo l'assetto orizzontale.

“*Te vedet chi l'è, che'l cabra? L'è il Zorzoli, che'l cabra, non l'aeroplano! Ricordati: se lunga vita aver vorrai, cabra poco e picchia assai! T'à capìi, Carletto?*”.

Da quel giorno, era il 26 ottobre 1950, ho fatto tante ore di volo e imparato tante cose sugli aeroplani. Però talvolta mi chiedo se, in qualche occasione, quell'insegnamento semplice e ruspante del Cavalier Comi non mi abbia, magari inconsciamente, salvato la pelle.



*Pomigliano, 1950. Si va in volo con il Fiat G.212. Aula volante.*



*Carlo Zorzoli a Pomigliano d'Arco  
con l'istruttore SM Vidonis (al centro) e l'allievo Domenico Zauli (a destra).*

## 1950, INGEGNERE O PILOTA?

Ero iscritto al secondo anno del Politecnico di Milano, e frequentavo il corso di pilotaggio presso l'Aero Club a Linate. Una situazione fortunata per un giovane di allora, a pochi anni dalla fine della guerra.

Ma la vita, si sa, chiede incessantemente delle scelte e delle rinunce. La mia scelta, una vera decisione di vita, si è presentata quando ho letto il bando di concorso per accedere all'Accademia Aeronautica, Corso Ibis 2°. Non c'era tempo per pensarci; bisognava decidere subito, perché l'anno dopo sarei stato escluso per i limiti di età.

Per prima cosa, sono riuscito a convincere mio padre della bontà della scelta: dall'Accademia sarei uscito con gli esami del biennio di Ingegneria riconosciuti, e poi, chissà, avrei potuto completare gli studi, anche con i gradi di ufficiale. Promessa che si è poi rivelata più da marinaio che da aviatore, perché in seguito, al contrario di quello che hanno fatto alcuni miei colleghi più diligenti, non mi sono laureato. Ma Papà capì che quella era la mia strada, e mi diede la sua benedizione.

Sembra inverosimile: per diventare pilota ho dovuto interrompere il corso di pilotaggio a Linate, correndo l'alea degli esami di ammissione all'Accademia di Nisida.

In un novembre pieno di sole, sono sceso dal treno alla stazione di Mergellina, a Napoli. Da buon "milanese", indossavo un pesante cappotto e tanto di sciarpa e guanti. Ricordo la sorpresa per la temperatura così mite. Almeno dal punto di vista del clima, la nuova vita cominciava bene. Per moltissimi anni, in seguito, non ho più posseduto un cappotto.

Seconda visita psicofisilologica superata, ho superato anche gli esami di ammissione.

I primi giorni di Accademia, sull'isolotto di Nisida, sono passati in una atmosfera che sembrava di sogno. Indossavo la divisa azzurra degli aviatori, avevo ottantacinque compagni di corso, provenienti da tutte le regioni d'Italia, divisi dall'accento del loro parlare, ma uniti dalle stesse mie forti motivazioni. Sentivo la disciplina, lungi dall'essere una dura imposizione, come un salutare ritorno alle abitudini dell'infanzia, dove la disciplina era regalata a piene mani in famiglia da mio padre, Colonnello dei Carabinieri Reali.

Sveglia antelucana, attività sportiva, ore di lezioni e di studio, istruzione militare... ma per volare non era ancora il momento.

Il 19 dicembre, però, eravamo sul pullman dell'Accademia, cantando le canzoni degli aviatori, diretti all'aeroporto di Capodichino da dove avremmo decollato per la prima volta a bordo di un aeroplano militare.



*2 ottobre 1951, la bella vita dell'aviatore. Un po' faticosa...*

*... e un po' spensierata.*



*Sul Bosforo, il 21 agosto 1953. Cena di gala con le fanciulle del  
Corpo Diplomatico di Istanbul. Crociera aerea con il G.212.*

Lezione pratica di navigazione, in volo sull'Aula Volante, il trimotore Fiat G. 212.

Confesso che dell'arte della navigazione aerea ne abbiamo appreso ben poco, durante quel primo volo, tutti presi come eravamo dalla gioia di essere in cielo, dalla curiosità di vedere scorrere sotto di noi il Golfo, Sorrento e Capri, il Sele, Capo Palinuro e, per alcuni di noi, dalla resistenza più o meno efficace contro le proteste dello stomaco per il "ballo", come è chiamata dagli aviatori la turbolenza dell'aria.

Il volo è durato 45 minuti, e ci ha dato il pretesto per raccontare alle ragazze che... "sì, vedere il mondo all'alto è tutta un'altra cosa!".

Quando un Allievo meritava un buon giudizio in qualche materia di studio, veniva premiato con un breve volo, detto appunto "Volo premio". Qualcuno di questi voli mi ha fatto rivedere il mio primo maestro, il Macchi MB 308. Ma ho dovuto attendere fino a settembre dell'anno 1951, per fare la conoscenza dell'aeroplano che mi avrebbe messo le ali.

Era lo Stinson L5 "Sentinel". Un robusto aeroplano ad ala alta, con un motore da 180 CV, che era stato impiegato in gran numero, durante la guerra, in operazioni di collegamento e ricognizione in campo tattico. Adottato dalle scuole di volo italiane, lasciata la colorazione bellica verde oliva per una nuova verniciatura argentea, era diventato un pacifico aereo da addestramento.

Il Sergente Maggiore Vidonis, un uomo atletico e dall'aspetto simpatico, radunata la "sua" squadra, detta delle tre zeta, Zampa, Zauli e Zorzoli, intorno all'L5, ci ha descritto il velivolo, il paracadute e le manovre che avremmo dovuto fare. La descrizione è stata breve e concisa, come se Vidonis fosse consapevole che noi, quelle cose, le sapevamo già.

Poi, uno dopo l'altro ci ha guidati nel primo volo della nostra carriera.

Da quel 11 settembre fino al 4 di maggio 1952 ho volato con l'L5 per 45 ore, un periodo che mi ha dato l'emozione del primo volo da solo, la scoperta della sensazione di libertà che si prova in aeroplano, l'impegno necessario per superare le prove di brevetto, che in quegli anni consistevano nell'esecuzione di manovre come l'otto orizzontale e della salita a 5.000 metri, con il barografo a bordo per controllo. E la breve navigazione, solo pilota a bordo, con la fiera di atterrare su un grande aeroporto come Capodichino e di presentarsi agli ufficiali presenti, pilota tra i piloti.

Sopra il taschino della divisa mi avevano appuntato il distintivo, una aquileta d'argento.

Ero diventato pilota.



*Tra un volo e l'altro arrivano i panini.*



*Sul Fiat G.46 si usava il paracadute "Salvador".*

## 1952, IL GIGETTO

La scuola con l'L 5 ci aveva insegnato a volare: decollare, salire in quota, dirigerci su una rotta e seguirla, atterrare (senza rompere l'aeroplano). Ma il nostro futuro mestiere ci avrebbe richiesto un ben più completo addestramento. Il secondo passo verso il cielo l'abbiamo fatto in compagnia del Gigetto. Dopo la selezione inevitabilmente seguita all'andamento del corso e agli esami, eravamo rimasti in 74 piloti a continuare il cammino.

Il Gigetto era un aeroplano tutto italiano, e questo gratificava il mio patriottismo.

Era il Fiat G.46, un elegante monoplano ad ala bassa dalle linee slanciate, molto simile ai caccia della seconda guerra mondiale. Era costruito tutto in metallo, aveva il carrello retrattile e l'elica Fiat-Hamilton a passo variabile a giri costanti. Il motore era l'Alfa 115 ter, che sviluppava 215 CV.

Docile e preciso nel pilotaggio, era in grado di eseguire tutte le figure acrobatiche. In atterraggio richiedeva abbastanza attenzione da parte del pilota, per incutere il rispetto dovuto alla sua classe.

Nel mio Libretto personale di volo sono riportate 14 ore e 35 minuti volate con il G.46. In questo periodo ho avuto i primi insegnamenti di acrobazia e di volo in coppia.

Noi ci sentivamo più compiuti, come piloti, dopo aver decollato con il Gigetto. Ma siamo diventati consapevolmente più maturi il giorno due febbraio 1953, quando sul campo di Pomigliano d'Arco l'aspirante Bruno Francin, uno dei nostri migliori (era il vice Capo Corso) ha perso la vita ai comandi del suo Gigetto.

Eseguiva un programma di acrobazia. Aveva iniziato la manovra del tonneau, ma dalla posizione rovescia, anziché continuare la rotazione sull'asse longitudinale, il velivolo ha puntato il muso verso il suolo e si è abbattuto ai margini dell'aeroporto.

Il dolore è stato grande, era il nostro primo caduto. Ci siamo tutti ripromessi di fare meglio il nostro dovere, spinti anche dalle parole del capitano Barra, il comandante del Corso Ibis 2°:

“Adesso, ragazzi, dovrete volare anche per Lui”.

Altre parole hanno un posto d'onore nel mio cuore. Quelle della signora Anna, la mamma di Bruno, che disse, attorniata da noi dopo i funerali:

“Ho il dolore di aver perso un figlio, ma anche la consolazione di averne meritati tanti”.



*Amendola. Prima di partire per un volo col T.33.*



*Amendola, 25 agosto 1955.*

## 1955, AMENDOLA, SCUOLA AVIOGETTI

L'aquileta d'oro con la corona turrata, distintivo dei piloti militari, mi è stata appuntata al petto al termine della Scuola di Volo di Lecce, fatta sul T6, il Fiat G59 e il prestigioso F51 Mustang. Anche il corso sul velivolo T33, per essere abilitato a pilotare gli aviogetti, presso la Scuola di Amendola (Foggia), era terminato. Io attendevo trepidante l'ordine di trasferimento ad un reparto operativo, sperando che fosse rispondente al mio sogno: il Quarto Stormo da Caccia. Quasi tutti i miei compagni di corso erano già partiti per le loro nuove destinazioni.

A me era stato concesso un mese di licenza, ma al mio ritorno ad Amendola non era ancora arrivata nessuna disposizione nei miei riguardi. Eravamo ormai al mese di agosto del 1955. Dietro mia richiesta, mi è stato concesso di fare, ogni tre o quattro giorni, un volo per mantenere l'addestramento. I voli, della durata di 90 o 100 minuti, erano sempre fatti con un altro pilota a bordo per sfruttare meglio l'impiego del velivolo. Facevamo voli di acrobazia e, quando capitava di aggregarsi a qualche collega, voli in formazione.

Il T33, noto anche come Silver Star, o più semplicemente T-Bird, era un elegante biposto da addestramento prodotto della Lockheed, derivato dal P80, uno dei primi caccia a reazione americani. Montava un turbogetto Allison - J33, che gli forniva 2.360 Kg di spinta.

L'aereo era il più veloce che avevo pilotato fino ad allora (limite massimo di velocità: 500 nodi, o 0,80 di Mach, cioè circa 900 Km/h). Aveva il comando degli alettoni potenziato da 'buster' idraulici che, eliminando gran parte dello sforzo richiesto, rendevano la vita difficile al principiante per l'eccessiva sensibilità del comando. Eseguiva a meraviglia tutte le manovre ed aveva abbastanza strumenti per darci la sensazione di essere... scienziati.

Il 25 di agosto, alle 10,50, decollavo con il T33 per uno di quei voli di addestramento. Il mio compagno era il sergente Giovanni Liverani, uno dei migliori del 18° Corso Allievi Sottufficiali. Questo pilota l'ho ritrovato al Quarto Stormo, e faceva parte della pattuglia acrobatica del Cavallino Rampante. La sorte ha voluto che trovasse la morte, anni dopo, proprio pilotando un T33.

Avevo appena retratto il carrello ed i flap, quando ho visto accendersi, nel suo piccolo riquadro, proprio sopra il mio ginocchio destro, la lampadina rossa che avvisa in caso di incendio nel motore.

Mi avevano detto che, quando si accende quella luce, il carburante esplosivo dopo dieci secondi... e... non bisogna perdere tempo prima di azionare il

seggolino eiettabile. Troppo bassi per farlo, istintivamente ho portato la manetta al minimo e contemporaneamente ho sentito in cuffia la voce allarmata di Liverani che mi gridava:

“La *plenum chamber!* La *plenum chamber!*”.

“L’ho vista, siamo troppo bassi per lanciarci!” (La *plenum*, era il pozzetto da cui il compressore aspirava l’aria convogliata dalle prese esterne, e dove erano situate le pinze termoelettriche dell’avviso incendio).

Il libro diceva che sarebbe stato impossibile salvarsi con il paracadute al di sotto di 2000 piedi, data la difficoltà della procedura di lancio. Pensate cosa si doveva fare:

- eiettare il tettuccio usando la leva di emergenza,
- spostare le gambe indietro ed appoggiare i piedi sulle apposite staffe del seggiolino,
- controllare la cintura e le bretelle,
- tirare verso l’alto il bracciolo sinistro, che bloccava le bretelle,
- tirare il bracciolo destro, che armava la carica di lancio e presentava un grosso grilletto,
- premere il grilletto che accendeva la carica.

BUUM!

Una volta fuori dall’aeroplano:

- sganciare la cintura,
- allontanare con i piedi il seggiolino ormai inutile e
- finalmente tirare la maniglia di apertura del paracadute, assicurandosi, però, di essere abbastanza lontani dal velivolo appena abbandonato.

Noi eravamo ad una quota inferiore ai 1000 piedi! E sotto di noi c’era il villaggio delle famiglie del personale dell’aeroporto. Situazione disperata.

Con la manetta al minimo, la lampadina si è spenta. Un falso allarme? Ho pensato; e, per non perdere altra quota ho avanzato timidamente la manetta ridando potenza al reattore, e ho iniziato una virata a sinistra sperando di poter rientrare sul campo.

All’80% dei giri, la luce si è accesa, più rossa di prima. Via subito manetta, luce spenta, ma perdevamo quota, ormai vicini agli alberi. Ho mantenuto, picchiando leggermente, la velocità non inferiore ai 140 nodi e ho trovato che, fino al 75% dei giri, la luce rimaneva spenta.

Una vera stranezza, ma, visto che non eravamo esplosi subito, ho tirato avanti così fino a quando ci siamo trovati a volare in un circuito stretto e basso di fianco alla pista. È stato allora, che mi sono ricordato di comunicare l’emergenza alla torre di controllo:

“Amendola, Viola... (oggi non ricordo il numero) rientra in emergenza per fuoco a bordo!”.

“Ripetere prego”.

“Fuoco! Incendio al motore, confermo che tento di atterrare per 32!”.

“Sganciamo le taniche”, mi consigliava Liverani, che fino a quel momento era rimasto calmo e silenzioso, lasciandomi fare.

“No, siamo messi bene, vedrai che ormai ce la faremo”.

Infatti eravamo arrivati molto avanti nel tratto sottovento, sempre al 70% dei giri e con circa 140 nodi sull'anemometro. Invece di seguire un circuito regolare, con il tratto base e il finale, ho fatto una virata continua di 180° e mi sono trovato la pista, accogliente come un tappeto, davanti a noi.

Per precauzione invece di atterrare, come d'uso, sul lato destro della pista, ho poggiato le ruote al centro, e, quando ho liberato la pista, ho visto i mezzi antincendio già in posizione. Quattro pompieri, bardati di tute e scafandri di amianto, si affrettavano verso di noi gesticolando. Ho aperto il tettuccio e ho guardato indietro, dove indicavano i pompieri. Fiamme alte si sprigionavano dalla fusoliera.

Cinque secondi dopo, Liverani ed io ci siamo trovati sul prato, al limite del raccordo, distante una ventina di metri. Come ci siamo arrivati sani e salvi, oggi non sono in grado di dirlo. So però che siamo usciti come due gatti fuori dall'aereo, facendo un salto da un paio di metri con il paracadute indossato che ci batteva pesantemente sulle chiappe mentre correvamo., e senza romperci l'osso del collo.

Il T33 bruciava allegramente, ma i pompieri sono riusciti a spegnere l'incendio prima che si divorasse tutto l'aeroplano. Tutta questa avventura è durata meno di 15 minuti. Ma che fatica!

Conservo per ricordo, sul mio tavolo, una grossa cialda di alluminio fuso, colato dalla fusoliera del mio apparecchio.

Consideravo Liverani un amico, ma da quel giorno l'ho considerato un fratello: eravamo rinati insieme.

---

*Cosa era successo:*

*al Gruppo Efficienza Velivoli il bravo capitano Danesi ha fatto smontare il reattore in tutte le sue parti per cercare il guasto. Si è scoperto che un piccolissimo frammento metallico era finito nell'olio e, circolando, aveva ostruito un sottile condotto impedendo la lubrificazione del cuscinetto anteriore dell'albero. Dopo poco tempo il cuscinetto era diventato rovente, e aveva incendiato l'olio.*

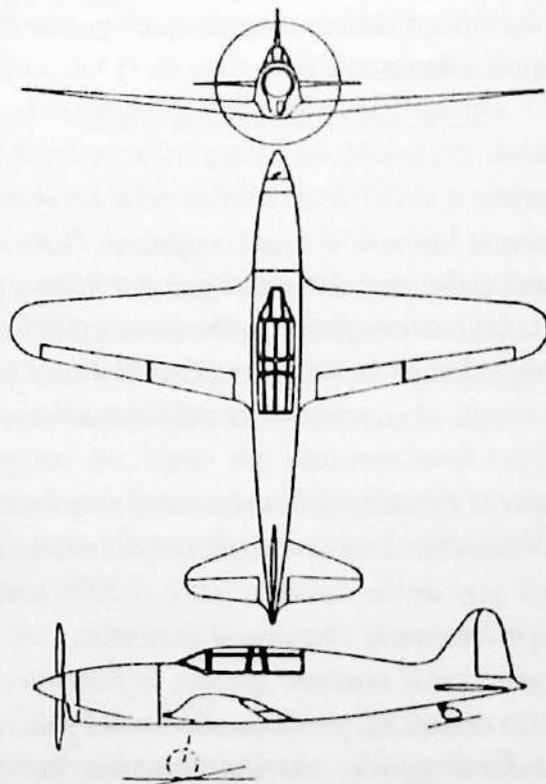
*Per nostra fortuna il circuito del carburante non è stato interessato.*

*La fiamma dell'olio che bruciava assumeva inclinazioni diverse con il variare del numero di giri della ventola: oltre il 75% andava a lambire una pinza termoelettrica provocando l'avviso d'incendio.*

*Dopo l'atterraggio, con il reattore spento, la fiamma statica si è propagata nella famosa plenum chamber, provocando un bel falò. Il T33, visto da lontano, sembrava poco danneggiato, ma non ha volato mai più. Noi sì.*

Ambrosini S.7 – con questa sigla era riconosciuto un piccolo aeroplano progettato per l'addestramento dei piloti da caccia. Era stato descritto dagli inglesi, che pure vantano un aereo come lo Spitfire, "l'aeroplano più bello del mondo", e a me era sembrato tale la prima volta che l'ho visto. Era costruito tutto in legno, e la sua struttura ricordava più uno Stradivari che una macchina volante. Aveva forme perfettamente avviate aerodinamicamente e si era portati ad immaginare che non avesse un centimetro di superficie, o un C.V. di potenza, in più dello stretto necessario.

Seduti (sarebbe più esatto dire adagiati) nel posto di pilotaggio, l'impressione di averlo "indossato" era spontanea. Il tettuccio, del tipo classico dei caccia italiani, era quasi aderente alla testa del pilota. La mano sinistra, tenendo il braccio naturalmente disteso sul fianco, incontrava la manetta del gas, e la destra, con il polso appoggiato sul ginocchio, aveva a portata l'impugnatura della barra di comando. Si sarebbe detto che l'Ingegnere Stefanutti, al quale si deve il progetto dell'S.7, l'avesse disegnato intorno al corpo del pilota. Visto da una certa distanza, aveva le linee affusolate di uno squalo, e da vicino stupiva per la raffinatezza dei dettagli. Esempio: il cofano del motore aveva, nella parte inferiore, un doppio fondo per raccogliere le eventuali sgocciolature di olio, che avrebbero imbrattato il ventre della fusoliera; e invero l'Alfa 115 ter, 215 C.V., di perdite ne aveva sempre.



Sul campo di Pomigliano d'Arco, allievo pilota dell'Accademia Aeronautica, guardavo con ammirazione le partenze e gli atterraggi degli Ufficiali che venivano periodicamente ad addestrarsi. Erano i primi segnali di quell'amore che sarebbe poi sbocciato qualche anno dopo, quando sono stato assegnato, come istruttore, proprio sullo stesso aeroporto dove avevo imparato a volare.

Gli S.7 erano lì, che mi aspettavano. Non ho cominciato, però, a fare la corte agli aeroplani, ma al Capitano Gentilini che comandava la Squadriglia. "Ma sì", mi aveva detto, "le farò fare qualche volo". E qualche volo, infatti, me lo ha fatto fare, ma pilotava lui.

Un giorno, era il 14 giugno 1956, che ero libero dal servizio, mi sono presentato alla Squadriglia degli S.7 per vedere se fosse possibile volare. Il maresciallo mi disse che il comandante non c'era. Era in licenza. È stato allora che mi sono lasciato tentare dal diavolo:

"Ma come, mi aveva promesso che oggi mi avrebbe fatto decollare da solo!".

"Se è così, ci sarebbe pronto il 13, signor tenente".

Prima che il maresciallo finisse di parlare, ero già seduto e legato dentro l'S7 n° 13.

"Via dall'elica! Contatto!", e via con il mio amore verso la pista di decollo. Prima di eseguire le procedure per il decollo, ho dovuto fare una pausa per calmare il batticuore, dovuto più all'emozione per la grave indisciplina che stavo commettendo, decollando senza l'autorizzazione del comandante, che per il fatto stesso del primo decollo. L'aeroplano non era un problema, oramai l'avevo nel sangue.

Controlli fatti, tutto a posto, andiamo: ci vuole un bel po' di piede sinistro per farlo andare diritto lungo la pista. È leggero sui comandi come una piuma. A 180 Km/h ho iniziato la salita alleviando la pressione sul pedale di sinistra.

E qui è iniziato un balletto che avrebbe potuto avere conseguenze gravissime: contro ogni regola di sicurezza, ma oggi direi anche di buon senso, ero andato in volo avendo ai piedi quelle pantofole con la suola di corda, che allora chiamavamo capri. Questa leggera calzatura, quando ho ritirato il piede sinistro, si è sfilata dal piede ed è andata a bloccare la pedaliera. A quota bassissima, con l'aeroplano tutto derapato, ho dovuto slacciare le bretelle per cercare di raggiungere la pantofola con le mani. A questo punto non posso dire, perché non lo ricordo, se è stato il diavolo tentatore o un angelo protettore, che mi ha fatto trovare la pantofola e liberare la pedaliera. Ricordo solo che, quando ho potuto guardare fuori dal parabrezza, mi trovavo in volo a coltello, a una decina di metri dagli alberi.

Ripreso il volo normale, ho pensato al comandante Gentilini, a quale disastro ero stato sul punto di combinare, ma soprattutto a mettere la testa a posto e a non fare altri guai.

Dopo dieci minuti, ero a terra ed imperterrito parcheggiavo l'aeroplano.

Mentre parlavo con tono indifferente con il maresciallo, mi sono sentito osservato dall'S.7, quasi come fa una bellissima donna quando l'hai profondamente delusa. "No, tesoro mio! Vedrai".

Il tempo di cambiarmi le scarpe, e a mezzogiorno preciso ho decollato di nuovo per un volo trionfante di 55 minuti, tempo limitato solo dal rispetto per gli specialisti che dovevano andare a mensa.

Il giorno dopo sono partito con il "mio" S.7 per Foggia, in un volo di collegamento, ed è stato durante quel volo che ho scoperto con sorpresa che, tenendo il muso appena sotto l'orizzonte, era possibile mantenere la velocità di quattrocento Km/h.

Da allora non ho mai mancato di occupare i miei momenti liberi dai programmi della Scuola cercando un nuovo amplesso con quella splendida creatura. Spesso, sotto la voce "allenamento" scritta sugli stralci di volo, volavo sul rettilineo della Domiziana, verso Mondragone e mi abbandonavo ad inebrianti acrobazie a bassa quota.

Un giorno, rientrando a Pomigliano in un lungo giro al di là del Volturno, volavo radente agli alberi quando, improvvisamente, ho fatto una virata, forse per correggere la rotta. Una virata stretta e repentina, alla cacciatora, inclinato di 90°. E in quel momento ho visto sfilare sotto le mie ali, alta e mortale, l'antenna di Caivano. Se non avessi effettuato quella virata, pochi secondi prima, ora sarei stato un orrendo cumulo di rottami fumanti. Ancora oggi, dopo tanti anni, non mi so spiegare il perché di quella provvidenziale virata. Mi limito a ricordarla, sempre con un brivido di emozione.

Ancora a Pomigliano d'Arco. Al rientro da un volo, parcheggio l'S.7 non lontano da un C.45, atterrato prima di me, che aveva appena spento i motori. Ne scende il Capitano Biagetti, meraviglioso Ufficiale, ma famoso per la sua intransigenza in questioni di disciplina. Senza preamboli mi lancia questa frase:

"Ore nove, lezione di chimica, (era il titolo di un film dell'epoca dei telefoni bianchi) ma alle ore nove qualcuno faceva acrobazia raso terra sulla Domiziana". Inutile difendersi, Biagetti mi aveva "beccato".

Così, proprio come succede con le donne fatali che ti lasciano sempre in modo doloroso, uno dei miei ultimi voli con l'S.7 si è concluso con... giorni sette di arresti di rigore!

## 1956, MACCHI Ma. 416 A POMIGLIANO

L'aeroporto di Pomigliano d'Arco, negli anni Cinquanta, era la sede della Scuola di volo dell'Accademia Aeronautica. Sullo stesso aeroporto, a quella stessa scuola dalla quale ero uscito, giovane sottotenente, sono stato assegnato come istruttore di volo.

Questo mio primo impiego, accettato di buon grado dopo l'autorevole promessa dello Stato Maggiore, che il mio sogno di essere assegnato alla Caccia sarebbe stato esaudito dopo pochi anni, non appariva a prima vista molto brillante. Il velivolo in dotazione alla scuola era probabilmente il meno prestante di tutta l'Aeronautica Militare: l'Aer Macchi Ma 416.

Il 19 marzo del 1956 l'ho provato in volo per la prima volta, e confesso che mi è sembrato un perfetto ferro da stiro. Ma dopo circa dieci ore di allenamento, in preparazione per i voli di istruzione con gli allievi, il mostriciattolo mi aveva dimostrato di essere un vero aeroplano con un proprio carattere. In proporzione, era come il T-6, per intenderci. Buono per la scuola.

E quando in luglio sono arrivati gli allievi del corso Pegaso 2°, ho sentito tutto il peso della responsabilità che l'insegnamento, per quei ragazzi poco più giovani di me, comportava. Ho cominciato ad amare la "mia" squadra di allievi e il Macchino, e ad essere fiero del mio primo impiego.

Il syllabus di istruzione prevedeva, fin dalle prime missioni di volo, l'esecuzione di stalli e viti, lasciando i circuiti e gli atterraggi a dopo che l'allievo avesse preso completa confidenza con l'aeroplano. Dopo il decollo da solista, l'addestramento continuava con missioni di acrobazia, emergenze simulate e i primi elementi di volo strumentale. Il Macchino, con le sue doti di controllabilità e di stabilità, permetteva all'istruttore di dimostrare l'esecuzione in volo delle varie manovre esattamente come erano state illustrate sulla lavagna. E dava all'allievo la sensazione di eseguire manovre volute, non avvenute per il capriccio del velivolo.

La velocità di stallo era un po' alta, 60 nodi, ma anche il carico alare era alto. Avvicinandosi allo stallo il Macchino mostrava tutto il repertorio di avvertimenti, proprio come erano stati spiegati dall'istruttore. Poi stallava "da uomo". Non sprofondava nell'ovatta, ma semplicemente cessava di volare, buttava il muso in giù, e, se non avevi la pallina al centro, dovevi essere svelto di piede contrario per fermare l'autorotazione incipiente. E nello stallo in virata, non mancava mai di fare cadere l'ala esterna, a conferma che l'istruttore aveva detto le cose giuste. Le viti e le rimesse dalla vite erano veramente da manuale.

Ricordo che quando notavo nell'allievo una certa esitazione timorosa prima di impostare una manovra acrobatica, puntavo il muso dell'aeroplano ver-

## Un aereo militare precipita presso Scafati



L'aereo precipitato presso Scafati

NOCERA INF., 16 agosto. Per guaria al motore un apparecchio dell'aviazione militare, un Macchi 416, è precipitato stamane verso le 8,45 nella contrada Loporto del comune di Scafati.

Il «Macchi 416» era pilotato dal tenente Carlo Zorzoli, di 25 anni, e aveva a bordo l'allievo Francesco Pontarecci, di 22 anni.

Si era levato dall'aeroporto di Pomigliano per un volo di esercitazione. Alle 8,45, giunto a quota 2000 nella zona di Scafati, l'aereo ha subito avaria al motore ed è precipitato nel fondo di proprietà di Lino Masone, da

Boscoreale, in contrada Loporto.

Il tenente Zorzoli è uscito incolore dall'apparecchio, che, cadendo su un'area recentemente arata ha riportato gravi danni. L'allievo è restato lievemente ferito.

### A POGGIOMARINO

## Cade un «Macchino», Salvi i due piloti

L'aereo s'era levato da Pomigliano

(V.P.) Un disastro aviatorio che per fortuna non ha avuto conseguenze letali è accaduto ieri mattina a Poggiomarino. L'aereo completamente sfasciato ed un campo di pomodori sconvulso sono il bilancio della sciagura. Verso le ore 9 un aereo scuola del tipo «Macchino» dell'aeroporto di Pomigliano D'Arco, con a bordo un tenente pilota ed un allievo sfrecciava nel cielo di Poggiomarino. Per improvvisa avaria al motore l'aereo incominciava a perdere quota ed i comandi non rispondevano più per cui il pilota si dirigeva verso terra tentando un atterraggio di fortuna. La presenza di spirito del giovane tenente e la grande perizia salvavano se stesso e l'allievo.

L'aereo infatti picchiava a terra reiterate volte sobbalzando per una cinquantina di metri infine col carrello spaccato girava su se stesso, fermandosi. Primo ad accorrere

sul luogo è stato il comandante della locale Stazione dei Carabinieri maresciallo Giuseppe Pollicita il quale provvedeva a telefonare all'aeroporto di Pomigliano D'Arco e a condurre seco, due medici che fortunatamente non medicavano che qualche piccola scalfittura giacché come abbiamo detto i due sono usciti salvi. Sul luogo poi arrivavano mezzi di soccorso dell'aeroporto, pompieri, sanitari, che provvedevano allo sgombrò del relitto.

*Gli articoli pubblicati  
il 17 agosto 1956  
su «Il Mattino», sopra, e  
qui a fianco su «Il Giornale».*

so il cielo, e quando l'anemometro non indicava più niente, lasciavo ostentatamente i comandi e dicevo: "Guarda, il peggio che può capitare è di cadere in vite. Ma tu sai come si fa la rimessa e tutto andrà bene... Eccoci in vite! Rimessa!". L'allievo eseguiva la manovra e quando, mille o duemila piedi più in basso, eravamo in volo livellato si sentiva già padrone del suo aeroplano.

Il Ma 416 eseguiva con buona precisione tutte le figure acrobatiche elementari e posso dire che era gradevole da pilotare. Devo però ammettere che i sedili erano molto scomodi, tanto che, dopo tre missioni di quarantacinque minuti, i dolori di schiena erano assicurati. La velocità di crociera era di 80 nodi, veramente modesta con un motore da 180 C.V. Scherzando dicevo che l'aeroplano era stato progettato per il Coefficiente di Resistenza Massimo.

In realtà la costruzione antiquata ma robustissima e la strumentazione completa per la scuola avevano portato il peso a valori elevati. Purtroppo ho avuto modo di sperimentare di persona quanto la struttura del Macchino fosse robusta il 16 agosto del 1956, quando la simulazione di un atterraggio di emergenza si è tramutata in un atterraggio reale fuori campo a Poggiomarino, alle falde del Vesuvio.

Era il primo volo della giornata, decollo alle ore 08,00. La lezione si svolgeva regolarmente in un cielo plumbeo, completamente coperto di nubi alte. L'allievo aveva eseguito alla perfezione alcune simulazioni di emergenza per arresto del motore. L'esercizio si svolgeva così: l'istruttore ritardava la manetta del gas, portando il motore al minimo della potenza, e l'allievo doveva eseguire le manovre previste per affrontare l'emergenza: portare immediatamente il velivolo alla velocità di massima planata, dirigersi verso la zona più favorevole per un atterraggio fuori campo e, contemporaneamente, simulare i controlli necessari per individuare la causa dell'arresto del motore, per eventualmente porvi rimedio. Quindi scegliere il luogo più adatto per prendere terra, impostare il circuito di avvicinamento, e prepararsi all'atterraggio. L'istruttore, dopo aver giudicato queste operazioni, interrompeva, a quota di sicurezza, la manovra applicando potenza al motore. L'allievo risaliva poi in quota per proseguire la lezione.

Ma questa volta l'allievo, dopo aver eseguito correttamente i controlli, ha scelto un luogo del tutto inadatto per posarvi le ruote, e quando, per reazione al mio poco benevolo commento, ha ridato rapidamente potenza, il motore del AA-42, MM 53756, si è arrestato di colpo. La quota era purtroppo più bassa di quella detta di sicurezza. Di fronte a noi, dopo un campo coltivato, si ergeva un bel filare di pioppi; sorvolarli era impossibile. Scartata l'idea balzana di tentare di passare tra un tronco e l'altro, non avevo altra scelta che virare sul campo, troppo piccolo, ma libero da ostacoli.

# Precipita un aereo nei pressi di Sarno

Solo un allievo pilota è rimasto ferito nella sciagura



I rottami dell'aereo

POGGIOMARINO, 17

Ieri mattina verso le ore nove un aereo militare svolgeva acrobazia nel cielo di Poggiomarino in volo di esercitazione. Ad un certo momento a trecento metri di altezza l'apparecchio non ha risposto più ai comandi, probabilmente per avaria al motore, ed è stato visto perdere paurosamente quota; il pilota si è visto quindi costretto a tentare un atterraggio di fortuna nella sottostante campagna.

Nell'atterrare l'aereo, un Macchi 416 dall'aeroporto di Pomigliano d'Arco, è finito in un podere di località Porto a trecento metri dalla provinciale Poggiomarino - San Marzano sul Sarno, interrandosi e rubendo l'asportazione completa del carrello, la rottura delle ali e dell'elica e lo sfasciamento della fusoliera.

L'ufficiale tenente Carlo Gio-

gioni e un allievo aviere, che erano a bordo sono stati estratti dalla carlinga, incolumi.

Sul posto è accorso prontamente con una cassetta di pronto soccorso il maresciallo dei carabinieri locali, Giuseppe Pollicita che ha provveduto a localizzare e a far circolare i rottami avvisando telefonicamente i pompieri di Pomigliano d'Arco che accorsi sul posto, procedevano ai rilievi del caso.

Stamane i resti dell'apparecchio verranno rimossi.

Danni lievi sono stati prodotti alle colture.

La popolazione della zona è rimasta vivamente impressionata per l'incidente che avrebbe potuto avere ben più gravi conseguenze e che ripropone il problema più che mai acuita della sicurezza degli abitanti della zona vesuviana dove simili incidenti, purtroppo sono abbastanza frequenti per la vicinanza dei campi militari. Questa popolazione perciò par-

rendendosi perfettamente conto delle esigenze di addestramento militare si augura che le competenti autorità intensifichino le disposizioni di sicurezza per evitare che si ripetano gli incidenti sui centri abitati che potrebbero avere anche un doloroso strascico di vittime

Articolo del «Corriere di Roma» del 17 agosto 1956.



*16 agosto 1956. Si trattava dell'M.416, n.42, MM 53756.*

Nel terreno coltivato (a pomodori, ricordo), il contatto con il suolo si è concluso in una violenta imbardata. Il motore è affondato nel terriccio staccandosi dalla fusoliera, che si è deformata di quel tanto da lasciare intatti i sedili e (quasi) i loro occupanti. L'allievo ne è uscito molto sanguinante dal labbro tagliato, ma senza altre ferite. È sembrato sul momento che io ne fossi uscito indenne, ma dalle radiografie è in seguito risultato che avevo subito una frattura alla dodicesima vertebra dorsale. All'Istituto Rizzoli di Bologna mi hanno rimesso in ordine di volo dopo poco tempo.

L'incidente è avvenuto, dunque, per le seguenti cause: uno – l'arresto del motore, quasi certamente dovuto alla formazione di ghiaccio nel carburatore, due – quota troppo bassa per avere il tempo di intervenire, tre – manovra della manetta troppo violenta, eseguita dall'allievo e non dall'istruttore.

Responsabilità dell'istruttore, senza attenuanti. Non avevo saputo evitare, ponendo la necessaria attenzione su importanti dettagli, di trovarmi in una situazione talmente aggravata, da sfuggire al controllo.

Era un lunedì, con le sue stanchezze, avevo saltato la prima colazione, ero andato in volo stanco ed assonnato... Scuse senza valore.

La morale è che, quando si è in volo, bisogna stare attenti a tutto.

A tutto. Se no, l'aeroplano si rivolta e ti morde.

*Sono grato al Macchi 416 per avermi dato le straordinarie sensazioni che provano gli istruttori di volo quando vedono i loro allievi progredire e maturare. Gli sono grato per aver protetto la vita del mio allievo e la mia con la sua struttura di acciaio quando la situazione si è fatta tragica.*

*Ricordo anche che nel periodo della mia permanenza al Rizzoli, Livia ed io abbiamo deciso la data delle nostre nozze...*

*Quando, molti anni dopo, sono stato assegnato alla Direzione Generale per l'Aviazione Civile, ho ritrovato il mio vecchio amico. Un Macchi 416, marche I-IGAA, era dislocato sull'aeroporto dell'Urbe a disposizione degli ispettori di volo. Una sorpresa graditissima per me, avere un aeroplano a mia disposizione. Ma credo che anche l'I-AA abbia gradito la nuova vita di volo dopo un lungo periodo di inedia, chiuso nell'hangar.*

*Ogni volta che la sede di esami o di ispezioni era distante meno di duecento chilometri, disdegnando il treno, volavo con il mio aeroplanino. Così gli allievi di Viterbo, Firenze, Capua, Napoli mi vedevano arrivare da vero aviatore. E ripartire verso sera... ma qualche volta, grazie alla velocità del 416 ed a un poco di vento contrario, sono stato inghiottito dalla notte e costretto ad atterrare sulla pista illuminata di Ciampino, poiché l'aeroporto dell'Urbe era già chiuso.*

*Povero bistrattato Macchino, non eri un fulmine di velocità, ma eri un sano e onesto aeroplano, cui ho voluto bene.*

*Insomma, se la velocità è poca, ci si mette più tempo ad arrivare e si resta più tempo in volo. E a noi il volo piace, non è vero?*

## 1956, UN MAESTRO, IL T6

North American T6, Texan. Gli inglesi lo chiamavano Harward. Per i cadetti americani era the Yellow Monster. Noi, alle scuole di volo, facevamo distinzione tra i diversi modelli riferendoci al colore della vernice: così il T6 G era il Giallone, il MK IV Canadese, verniciato in un giallo molto chiaro, era il Canarino e i più anziani, quasi tutti del modello D, erano i Bianco/Gialli, perché avevano la fusoliera e i timoni color alluminio e le semiali gialle. Questi ultimi erano più leggeri degli altri e, anche grazie alle alette servo sugli alettoni, più graditi per fare acrobazia.

Io vi parlerò del Giallone perché, dopo oltre cento ore di volo come allievo sui vari modelli di T6 nelle scuole in Arizona e a Lecce, il Giallone è stato l'aeroplano che mi ha insegnato a volare con precisione e sicurezza. È accaduto a Foggia, aeroporto Gino Lisa, nell'inverno tra il 1955 e il 1956 quando sono stato inviato alla Scuola Centrale Istruttori di Volo.

Alla S.C.I.V. gli allievi erano appaiati in squadre, affidate ad un istruttore fisso. Ogni manovra era descritta minuziosamente, dimostrata in volo dall'istruttore, ripetuta fino alla completa comprensione e commentata dopo il volo. I due allievi, che si scambiavano i ruoli di istruttore, ripetevano quindi la stessa missione nello stesso giorno in due voli, detti reciproci. Tutte le fasi del volo erano analizzate e studiate. E il T6 era il velivolo progettato per questo compito: addestrare.

Il pilota preciso deve seguire certe procedure durante la condotta del volo, ma il velivolo deve reagire in modo adeguato alla procedura. Il T6 non ha mai tradito questo principio. Il suo motore Pratt & Whitney R 1340 da 600 HP era quanto di più affidabile si poteva desiderare, anche se dopo le tre missioni giornaliere, il suo rombo ci lasciava sordi per ore.

Gli sforzi sui comandi erano relativamente pesanti, quel tanto da rendere positivamente volontaria ogni manovra. Non era certo un aeroplano agile, ma faceva esattamente quello che voleva il suo pilota. L'uso del trim era indispensabile nelle varie fasi del volo, e la sua reazione era puntuale e precisa. In volo i controlli dovevano essere fatti seguendo una lista abbastanza lunga, dove erano elencate tutte le "azioni vitali". Non erano ammesse dimenticanze: chi dimenticava di arricchire la miscela scendendo sotto i tremila piedi, era avvertito dal brontolio del motore che stava per fermarsi.

In atterraggio, se l'assetto e la velocità erano stati impostati correttamente, il T6 era un agnello, ma pronto a trasformarsi in lupo se i parametri non erano stati rispettati.

Alla Scuola di volo dell'Accademia Aeronautica, dove sono stato assegnato dopo la S.C.I.V., volavo come istruttore degli allievi del Corso Nibbio 2°, con il T6.

Nel primo volo probabilmente ero più emozionato io dell'allievo. La missione (ricordo: virate strette, stalli, viti) si è svolta con mia grande soddisfazione. L'allievo era bravo senza dubbio. Dopo l'atterraggio, fatto benissimo, l'allievo è uscito dalla pista, ha diretto il T6 con un angolo di 45° controvento, come la procedura richiede, ha tirato fuori la lista dei controlli e ha dichiarato a voce alta:

“Carrello su”.

Per me è stata come una sferzata. L'emozione è sparita di colpo e, svelto come un gatto, ho bloccato con la mano sinistra la leva del carrello.

“Mi scusi, signor tenente, stavo leggendo i controlli dopo il decollo!”.

Ho imparato fin dal primo volo in una scuola, una cosa che il T6 non mi aveva insegnato: lo scopo dell'allievo è di uccidere l'istruttore. Lo scopo dell'istruttore è di non permettergli di farlo.



*IV Stormo, X Gruppo, 85ª Squadriglia. da sinistra:  
Micale, Graziano, Platonì, Zorzoli, Scarpa, Miotto.*

## 1959, PRATICA DI MARE

### Decimo Gruppo Caccia Intercettori

Tutto lo Stormo piangeva i suoi Caduti. Sembrava che la fortuna ci avesse voltato le spalle e che, ad un tratto, tutte le disgrazie, che non ci saremmo mai aspettato, avessero colpito proprio noi. Tutto quello che può accadere agli altri, e ce ne dispiace, ma che a noi non sarebbe mai capitato, era accaduto.

Ed era accaduto a noi. Due volte in poche settimane. In poco tempo, come se qualcuno avesse voluto ricordarci che la nostra vita è fatta anche di morte; che è vero che gli aviatori possono morire in ogni volo.

Ed era morto 'Brodo' Bellucci, che tutti noi amavamo tanto.

Soprattutto quelli che da lui avevano imparato tante cose del nostro mestiere.

Durante una missione di tiro al poligono di Punta della Contessa il motore del suo Sabre si è fermato. Chissà perché, non si è lanciato con il paracadute, com'è previsto dal manuale in questo caso. Ha tentato di atterrare in un campo, ma dopo aver urtato contro il terreno accidentato, carrello dentro, l'aeroplano si è danneggiato in malo modo e Brodo ha riportato ferite così gravi che è morto poco dopo all'ospedale di Brindisi.

A noi che eravamo a Pratica di Mare aveva riservato, dopo la notizia dell'incidente, la straziante incertezza sulla sua sorte, le informazioni contraddittorie e poi la fine di ogni speranza.

È morto. Io ho pianto. So che molti altri lo hanno fatto.

Poi abbiamo dovuto pensare alle cose di questo mondo: chi va a Brindisi per i funerali, chi resta per i turni di volo. Sua moglie, Marta, la sua bambina, Patrizia. Bisogna decidere dove portare l'automobile lasciata nel parcheggio della base.

Noi piloti eravamo in lutto, ma i programmi di addestramento aspettavano di essere eseguiti, i turni d'allarme dovevano essere rispettati. L'ingranaggio della vita del Gruppo continuava a girare.

Così, nei giorni che seguirono, volavamo come sempre avevamo fatto e come se Brodo non ci fosse mai stato.

Anche noi, che da lui avevamo imparato tante cose del nostro mestiere.



*IV Stormo, X Gruppo, 85ª Squadriglia.  
A bordo del mio F.86.E.*

## 1959, LA VECCHIETTA SUL PIAGGINO

Primavera del 1959. Sono in volo con un Piaggio P.148, il simpatico Piaggino, sullo Stretto di Messina. Rientro da Sigonella, in missione di collegamento, a Brindisi dove il mio Gruppo è rischierato per la campagna di tiro. Sono le nove del mattino: un sole splendido ed una visibilità illimitata. Volo a tre o quattrocento metri dall'acqua e mi godo il panorama.

Il mio perfetto benessere è disturbato soltanto dai raggi del sole che penetrano infuocati attraverso la capottina a bulbo di plexiglass e battono direttamente sulla mia testa scoperta. Non ho né il casco né il berrettino. Per proteggermi ho solo il fazzoletto da collo. Noi del Decimo Gruppo lo portiamo color rosso vivo. Con il fazzoletto in testa, legato sotto il mento, ho l'aspetto di una vecchietta.

Non ho fretta. So che oggi il mio nome non è scritto sulla lavagna dei turni di volo per i tiri al poligono. La mia navigazione con il piccolo aeroplano si limita a seguire la costa e ad osservare il cielo in tutte le direzioni con quella serie di rapide ma attente occhiate che sono nella natura di ogni pilota da caccia ben allenato.

Davanti a me, con rotta opposta, arriva un altro aeroplano. Mi sembra piuttosto grande e veloce, forse trecento metri più alto di me. Nessuna preoccupazione, quindi andiamo via diritti così.

Dopo pochi istanti l'altro velivolo è quasi al mio traverso e posso veder bene i particolari: il motore stellare che sembra piccolo rispetto la massa squadrata e imponente della fusoliera; il timone diritto, alto, rettangolare e la capottina molto in avanti.

È un Douglas A.1 nel colore grigio chiaro della Marina degli Stati Uniti.

In un attimo ci siamo incrociati, lui un po' più alto a sinistra, io un po' più basso. Dopo averlo identificato, giro la testa per dargli una seconda occhiata, per confermare a me stesso l'esattezza delle osservazioni.

"Ma... o bella! Quello sta virando... Hei! Quello si mette in curva di caccia! Vuoi vedere che ce l'ha con me?" Istintivamente porto avanti la manetta del gas fino alla potenza massima continuativa e con il mio povero Piaggino mi preparo a reagire.

Ora non ci sono più dubbi. L'A.1 mi sta portando un attacco secondo tutte le regole. Calma. Aspetta che sia prossimo alla distanza di tiro, poi gli faremo vedere...

ORA! Secca virata a sinistra (sto cavolo di Piaggino vuole anche un sacco di piede) e tiraaa! Puntando il muso contro l'attaccante. Lui deve essere molto sorpreso dalla mia manovra, perché rompe subito l'attacco e si butta diritto in

rotta di allontanamento, con una leggera picchiata come se volesse guadagnare la massima velocità.

In un attimo è sparito, e io rimetto in rotta il mio aeroplanino ancora rugente per i troppi giri del motore.

Penso, con un sorriso che mi va da un orecchio all'altro, di essere stato davvero una terribile vecchietta a cavallo di un botolo ringhioso che ha spaventato un eroe della U.S.Navy.

Ma quanto mi piacerebbe sapere cosa ha pensato l'eroe della U.S.Navy delle vecchiette con fazzoletto rosso che si incontrano sulle coste italiane!



*F.86.E/15 4-48 19778.*

Gli aeroplani della stessa serie, quando escono dalla fabbrica, dovrebbero essere tutti uguali. Stesso motore, stessi impianti, stessi apparati. Forse lo sono. Ma quando arrivano ai reparti d'impiego, si distinguono assumendo diverse personalità. Questo è un po' più veloce degli altri, quest'altro, per quanto lo si corregga, pende sempre a sinistra. Un terzo, chissà perché, è più piacevole da pilotare.

Noi, al decimo Gruppo, avevamo il 4-32 che ogni giorno ne tirava fuori una nuova.

Al mattino, dopo il briefing, il pilota che andava in linea di volo per eseguire i controlli pre-volo all'aeroplano assegnatogli, se era il -32, certamente trovava un pneumatico un po' sgonfio, o una lampadina da sostituire. Oppure era tutto in ordine; ma poi, in volo, i comandi si rivelavano laschi, o succedeva qualche altra cosa.

Quando è arrivato il turno del decimo Gruppo per partecipare alla campagna di tiro, tutti gli aeroplani sono stati trasferiti a Brindisi per essere preparati per le esercitazioni a fuoco. Le mitragliatrici Browning calibro .50 (12,7 mm) ispezionate e collimate. I radar di puntamento APG - 30 controllati e attivati.

Le munizioni prelevate dal magazzino e distribuite.

Dalle prime ore del mattino partivano le Vickers (formazioni di due coppie di caccia) dirette al poligono di tiro, dove, in successivi passaggi, cercavano di mettere a segno il maggior numero di colpi nel bersaglio.

Il bersaglio era la manica, una lunga striscia di tessuto di nylon bianca, trainata per mezzo di un cavo di acciaio da un velivolo che percorreva un continuo su e giù nel cielo del poligono, sul mare.

I caccia, seguendo una procedura di attacco ben definita, picchiavano in curva sul bersaglio, lo tenevano fisso nel collimatore per pochi istanti, sparavano una breve raffica, e risalivano con una stretta virata alla quota di attacco, lasciando il posto al successivo attaccante.

Le pallottole delle mitragliatrici erano state tinte con cera di colore diverso per ogni aeroplano, e lasciavano, al loro passaggio, una traccia colorata visibile sul nylon. Era così possibile, una volta recuperata la manica, fare il conteggio dei colpi messi a segno da ogni pilota.

Durante una di queste missioni, circa a metà del tempo assegnato alla mia squadriglia, ho sentito nella radio una comunicazione concitata:

“Picca 14 ha le armi inceppate e la cabina piena di fumo”.

“Picca 14 da Picca 40, ossigeno al 100% e apri la “ram air”. Interrompia-  
mo e torniamo a casa”, ho subito ordinato.

In pochi minuti siamo arrivati a Brindisi. Quando i motori hanno smesso  
di mugolare siamo scesi dagli aeroplani e siamo andati a vedere cosa era suc-  
cesso.

Nel muso e nella presa d'aria dell'86 c'erano due grandi squarci nella  
lamiera di alluminio. Una delle sei armi si era sganciata dai suoi supporti e  
aveva continuato a sparare dentro il muso del caccia. Incredibile.

Indovinate che aeroplano era: proprio il 4-32.

Lui, che poi è stato riparato e ha continuato la sua vita sciagurata.

Il danno peggiore lo ha avuto Aldo, Picca 14, che per mesi ha dovuto  
sopportare lo sfottò dei colleghi:

“Ma come, alla tua età ancora ti spari addosso?”.



*Brindisi, Scuola di tiro.*

*Si conteggiano i colpi andati a segno sul bersaglio (la manica di nylon).*

## 1961, IL PIRANHA

Ai miei tempi, fine anni 50, i reparti da Caccia Intercettori Diurni, per completare il loro addestramento e mantenere la "Combat readiness" (prontezza al combattimento), facevano periodicamente un ciclo di voli notturni.

Quando era il turno del mio Gruppo di F.86, a Pratica di Mare, per qualche giorno le abitudini del campo cambiavano. Si dormiva un po' di più il mattino e la sera iniziava una attività quasi festaiola in aeroporto. Il circolo ufficiali restava illuminato fino a tarda ora, in hangar c'era il caffè caldo e la linea di volo, benché illuminata, era punteggiata da decine di luci delle lampadine portatili dei piloti e degli specialisti che eseguivano i controlli sui velivoli.

Quella notte non ero tranquillo come il solito. Avevo come gregario un sottotenente giovanissimo che era arrivato da poco allo Stormo. Non aveva mai volato con me perché assegnato ad un'altra Squadriglia.

La situazione meteorologica, ottima nelle prime ore, prevedeva un peggioramento nella mattinata. E noi dovevamo partire nell'ultimo turno.

Il decollo in coppia è stato fatto molto bene. Il ragazzo ha tenuto la sua posizione costante per tutta la salita, per poi "allargarsi" in una formazione più comoda in navigazione. A 30.000 piedi volavamo in un cielo color indaco punteggiato dalla luce delle stelle che si confondevano, riflessi sulla cupola del tettuccio trasparente, con le luci del Golfo di Napoli che stavamo sorvolando. Sembrava che nell'universo ci fossimo solo noi.

Al rientro da Foggia, l'ultimo tratto della navigazione, prima di decidere i dati per la discesa, ho chiesto all'operatore del radar le ultime informazioni meteo su Roma.

C'era poco da ridere: un temporale imperversava su Pratica di Mare. La coppia di F.86 che mi precedeva aveva dirottato su Ciampino, ma la perturbazione si spostava velocemente ad est, proprio verso quell'aeroporto. C'era una possibilità di schiarita per l'ora del nostro arrivo. Ho deciso di mantenere la quota fino al radiofaro di Pratica, per risparmiare carburante. Si vedevano vicini gli imponenti cumuli nubi, proprio davanti a noi, ma più bassi. Giunti sul radiofaro, motori al minimo, siamo scesi alla quota di procedura di 21.000 piedi e il radar ci ha guidati lungo un circuito standard di avvicinamento alla pista. Le nubi, nel buio, sembravano diradarsi. Ho contattato momentaneamente la torre per sentire che tempo faceva laggiù. Era cessato di piovere. Forse va bene, ho pensato. Dopo le virate della procedura radar ci siamo trovati a 3.000 piedi sul mare nel buio più assoluto.

"Stammi vicino, attaccato, e non perdermi di vista per nessun motivo", ho detto al gregario.

“Roger”, è stata la laconica risposta. Ultima virata. La voce calma, impersonale dell’operatore del GCA (Avvicinamento Guidato da Terra) ci ha accolto per guidarci in finale verso la pista. A 1.000 piedi eravamo ancora dentro la nube e a due miglia dal campo siamo entrati in un rovescio di pioggia solido come un muro.

Ho avvertito il radar che intendevo riattaccare e ho ricevuto le istruzioni per ritentare un secondo circuito. Virata di novanta gradi ad ovest. Improvvisamente la pioggia è cessata. Ma eravamo sempre nel buio pesto. Ho controllato la quantità del carburante: non bastava per eseguire in sicurezza un altro circuito completo.

Eravamo nei guai.

Ho comunicato al radar la situazione carburante e ho deciso di fare un circuito stretto. Se neanche questa volta avessimo visto la pista, saremmo stati costretti a fare quota sul mare e a lanciarcisi con il paracadute. Ancora 1.000 piedi sul mare e nell’inchiestro.

Poco dopo ho visto delle luci sulla mia sinistra. Era la costa. Il sottotenente era sempre al suo posto. Ho riconosciuto Torvaianica e mi sono diretto verso terra. Dio mio. La pioggia si era spostata ad est e la pista era libera, con tutte le sue luci.

“Aerofreni fuori... Carrello giù... Full flap... La vedi la pista? Atterriamo insieme. Piano con i freni, la pista è allagata”.

“Roger”, per tutta risposta. Bravo ragazzo.

Al parcheggio, lasciati gli aeroplani neri e lucidi come delfini, mentre c’incamminavamo verso l’hangar per una tazza di caffè, ho pensato di premiare il mio giovane gregario con una lode:

“Bravo! Mi sei sempre rimasto attaccato come un piranha”. E lui, senza scomporsi:

“Comandante, era questione di vita o di morte”.

## 1964, NASCE UNA GRANDE, ETERNA AMICIZIA

All'ingresso della base logistica del Nono Gruppo Caccia, a Marina di Grosseto, era stato eretto un cippo alla memoria dei Caduti del Quarto Stormo. Su una base di granito era stato posto un motore Fiat A74 RC38, appartenuto ad un aeroplano da caccia MC 200 del tempo di guerra, recuperato dopo ventidue anni nelle acque del Mediterraneo. A fianco del motore è stata fissata una semiala di un caccia a reazione F 86, in posizione inclinata sul motore, come per proteggerlo.

Tutti gli appartenenti al Quarto Stormo, vecchi e giovani, erano stati invitati alla cerimonia dell'inaugurazione del cippo, che si sarebbe svolta il 5 luglio 1964.

Ho deciso di partecipare in un modo originale. Ho risposto all'invito scrivendo che avrei raggiunto Grosseto "con mezzi propri", ma intanto ho preso accordi con Bruno Icardi, capo ufficio operazioni del Gruppo e mio caro amico, che sarei arrivato con un biplano. Una 'campagnola' mi avrebbe poi portato dalla pista al luogo dell'inaugurazione.

"Mi raccomando di essere fuori dalle balle prima delle 11,30, perché arriva la Pattuglia" mi ha raccomandato Bruno.

Non mi restava altro da fare che organizzare il volo da Roma a Grosseto. Per prima cosa ho ottenuto l'autorizzazione dal Generale di S.A. Luigi Bianchi, di cui in quel periodo ero l'aiutante di volo: "Cerchi di non combinare casini".

Poi ho prenotato, con settimane di anticipo, il biplano Tiger Moth, marche I-PUMA, dell'Aero Club di Roma. E ho preparato scrupolosamente la navigazione per non... combinare casini con la Pattuglia Acrobatica.

Il giorno fatidico mi sono presentato molto presto all'aeroporto dell'Urbe indossando la mia più smagliante uniforme, con tanto di sciarpa azzurra e la sciabola.

"Mi dispiace," mi ha detto la segretaria del club, "l'I-PUMA è stato già preso ed è partito per Napoli".

"Ma era prenotato da me, per oggi!".

"Sa, l'ha preso un socio anziano...".

Tutto il mio programma era andato a pezzi per il comportamento incivile di un bastardo.

Non ho l'animo di scrivere qui le frasi che ho urlato allora all'indirizzo del club, dei suoi degni soci e di tutto il mondo. Mi sono avviato inferocito all'uscita brandendo la mia inutile sciabolina incurante dei richiami che mi rivolgeva un signore, inseguendomi.



*DH 82 Tiger Moth I-PUMA. "Prenotato a vuoto".*



*Marina di Grosseto, 5 luglio 1984.  
I-RIBI fa acrobazia (da un filmato amatoriale).*

“Signor capitano! Signor capitano!”.

Mi sono fermato, infine, e l’ho guardato come se avessi voluto mangiarlo.

“Signor capitano, ho sentito quello che è successo e mi vergogno io per tutti. Si dà il caso che io abbia un aeroplano uguale a quello che serve a lei. Sarei felice se volesse prenderlo per il suo volo”.

Uno sguardo all’orologio: non c’era tempo da perdere.

“Dove è l’aeroplano?”.

“È l’I-RIBI”.

Pochi minuti dopo ero seduto nella carlinga di un meraviglioso Tiger, bianco e rosso con il fazzoletto rosso del Decimo Gruppo fissato con una spilla al colletto del giubbotto, in modo che, in volo, potesse sventolare liberamente. Una veloce spiegazione sull’impiego di una pompetta a mano per la benzina di riserva e un “in bocca al lupo” sono state le sole parole che ho sentito dal mio ignoto benefattore prima di trovarmi in volo verso nord ovest.

L’I-RIBI era dello stesso tipo dell’I-PUMA, ma aveva strumenti e impianti molto più originali. La bussola, tipica inglese, era a quadrante orizzontale, e richiedeva un poco di pratica per leggere le indicazioni su uno specchietto inclinato. L’indicatore di velocità era tarato in nodi, non in chilometri all’ora come l’I-PUMA, così ho dovuto, durante la navigazione, rivedere con i nuovi valori la sequenza mentale delle figure acrobatiche che avevo in programma per Grosseto. Dopo aver sorvolato Tarquinia ero in anticipo sui tempi di volo, e mi sono potuto concedere qualche minuto per verificare che l’aereo non avesse qualche brutta tendenza nello stallo o nella vite.

Sono arrivato puntualissimo sulla costa davanti a Marina di Grosseto, e, a tutto motore, ho sorvolato il cippo intorno al quale si erano già schierati i miei colleghi. Ho eseguito una lunga spirale in salita fino a raggiungere duemila piedi. Al culmine, ormai senza velocità, ho iniziato due giri di vite, poi, dopo la rimessa, ho ripreso velocità in picchiata per chiudere un looping a quota veramente bassa, ma ancora più basso è stato il passaggio dopo un secondo looping.

A questo punto, mi è stato poi raccontato, Ciccio Natale, il capocalotta (tenente più anziano) dello Stormo, uscendo dallo schieramento ha ordinato:

“Fujmme, ca ccà se fa n’atu cippo!” (Scappiamo, che qui si fa un altro cippo).

Dopo qualche altra prodezza, all’ora esatta, ho lasciato la cerimonia ormai scompaginata per andare ad atterrare sulla base di Grosseto.

Sono ritornato a Marina in tempo per vedere l’ultimo passaggio della Pattuglia, accolto dai più disparati commenti degli amici. Ricordo quello bonario del generale Remondino, con la mano tesa a rimprovero: “Ah, quella acrobazia bassa!”, ma aveva negli occhi una malcelata nostalgia del CR 32.

E Pezzè, il nostro grande maestro: “Bravo, una bella acrobazia pulita”. Parole che mi porterò nell’anima fino all’ultimo dei miei giorni.



*I-RIBI con a bordo, Balbo e Di Julio.*



*Piper J-3C I-MICI, l'aeroplano del volo del 1 gennaio 2002 a Pian d'Alma.*

Il sole era ormai basso sul mare, quando l'I-RIBI è entrato in circuito per atterrare all'Urbe. Avevo come passeggero il tenente Starnini, che aveva insistito per rientrare a Roma in volo con me.

Sul piazzale dell'aeroporto, chissà da quando, erano in attesa due signori, di cui uno era di sicuro il proprietario del biplano.

Finalmente, dopo una giornata incredibile, le presentazioni.

“Capitano Zorzoli”.

“Piacere, Paolo Balbo”.

“Alberto Sandri”.

“Molto lieto, tenente Starnini”.

“Mi scusi... Balbo... è parente...”.

“Sono il figlio”.

---

#### *I casi della vita.*

*Dopo 37 anni, nel 2001, si è ripetuto un episodio analogo. Durante un brindisi di auguri all'Aero Club di Roma, il presidente mi ha offerto l'opportunità di fare un volo, il primo giorno dell'anno, con un aeroplano del club, a mia scelta. Ho scelto senz'altro I-OPES, un meraviglioso vecchio AVIA FL 3, perfettamente restaurato, che mi avrebbe permesso di soddisfare insieme la mia superstizione, che vuole che io faccia un volo ogni primo gennaio, e la nostalgia per i tempi passati, quando proprio sull'aeroporto dell'Urbe, con gli FL 3 avevo formato una piccola pattuglia.*

*Il primo gennaio 2002 ero all'aeroporto per volare, ma l'hangar era chiuso e non si vedeva nessuno. Verso mezzogiorno riesco a telefonare al presidente.*

*“Mi scusi, lei capirà, proprio oggi... Non è possibile...”.*

*Non ho detto niente, ho solo riagganciato il telefono. Ma ho subito chiamato Paolo, e, sghignazzando, abbiamo rievocato l'episodio di 37 anni prima.*

*“Ti darei l'I-MICI, se non fosse a Pian d'Alma” (Pian d'Alma è a Punta Ala, vicino a Grosseto, per combinazione).*

*“Ma se mi presti il tuo Piper, io vado a Pian d'Alma!”.*

*Qualche ora dopo, poco prima del tramonto, ma sempre entro la giornata del primo gennaio, Livia e Ursula, che mi avevano accompagnato nella mia folle corsa verso la maremma, assistevano al mio scaramantico decollo con il bellissimo Piper J 3, I-MICI, di Balbo.*

*Alla faccia dell'Aero Club di Roma.*

Nel 1964, sono stato incaricato di dirigere le operazioni e l'addestramento della neonata Force Aérienne du Congo, facendo parte del Distaccamento Italiano di Cooperazione Tecnica Militare Aeronautica. Tra gli altri, il compito più gradito per me era partecipare attivamente ai voli di addestramento dei giovani piloti congolese sull'aeroporto di N'Dolo, vicino a Léopoldville (oggi Kinsasha). Il velivolo era il vecchio amico T6, fornito dall'Aeronautica Militare Italiana.

In un primo tempo abbiamo curato la transizione sul T6 dei piloti, già addestrati in Italia sul Piaggio 148. In seguito è iniziato l'addestramento bellico con voli in formazione, acrobazia singola e in coppia, navigazione e tiri aria terra con le mitragliatrici e i razzi. Mi è stato utile il ricordo dell'addestramento presso la scuola caccia di Lecce, ma molto di più l'esperienza di sette anni al Quarto Stormo.

Una squadriglia di T6 della F.A.C. aveva ricevuto una combinazione di armi simile a quella usata dai francesi in Algeria. Due *pod* sotto le ali contenenti due mitragliatrici St. Etienne calibro 7,62 ognuna, con 300 colpi per arma. Inoltre sei lanciarazzi Matra da 4 pollici. Carico di tutta questa ferraglia, con temperature dell'aria fra trenta e quaranta gradi, l'aeroplano era diventato strettamente monoposto e le sue prestazioni erano molto degradate. Tuttavia si comportava molto bene nel tiro, grazie alla sua stabilità.

A N'Dolo i nostri sottufficiali istruivano i colleghi congolese nelle varie specialità: motoristi, elettromeccanici, armieri, montatori. E provvedevano alla manutenzione dei nostri aeroplani.

Oltre ai T6, avevamo un Dakota e due Auster D5, che io impiegavo per familiarizzare con il volo gli ufficiali non piloti dello stato maggiore della F.A.C., oltre che come aerei personali.

Questi aeroplani inglesi avevano la bussola fuori uso perché qualcuno, chissà quando, aveva bevuto l'alcool che serviva per smorzarne le oscillazioni. Non avendo la possibilità di ripristinare il livello del liquido, io avevo imparato a dirigermi in volo senza la bussola, osservando l'ombra di una matita tenuta verticale su una base di *chewing gum* e misurando ad occhio l'angolo che formava con una direzione nota.

L'aeroporto è stato intitolato con il nome di Charles Ebonga, un nostro allievo morto in un incidente con il T6.

Entrato in vite per esercitazione, si è irrigidito sui comandi impedendo all'istruttore, il capitano Albano Romano, di eseguire la manovra di rimessa.

Sordo ai ripetuti ordini di lanciarsi, è precipitato in piena città con il suo aereo, mentre Albano si salvava all'ultimo momento con il paracadute. Per fortuna, la capanna sulla quale si è abbattuto era, in quel momento, disabitata.

Questo episodio doloroso ha messo in evidenza la maturità e la dignità dei nostri allievi, che hanno vissuto con fierezza il loro lutto.

Altri lutti, qualche tempo dopo, hanno dovuto affrontare, ma si trattava di episodi di guerra, questa volta.

I nostri ragazzi stavano bene con noi, imparavano e diventavano aviatori. Una sera abbiamo tenuto un piccolo party intorno ai fuochi sui quali arrostitavano antilopi e maialini. I piloti cantavano: *“Lucy éhé, ngay kenda na mosala, mopele te, Lucy na moana! – Lucy, io parto soldato, Lucy, non parlare con il ragazzo!”*.

Ma poi ancora quel canto che mi porterò sempre in cuore:

*“Tozali bana na yo, tozali bana na Zorzoli”*.

*“Siamo figli tuoi, siamo figli di Zorzoli”*.



*Un pilota congolese.*



*Dakota 9T-PKD, l'aeroplano con lo spirito!*



*Aeroporto di N'Dolo (Leopoldville). Discorso davanti al Generale Mobutu.*

## 1964, DAKOTA IN CONGO

Avevo già pilotato il C47 durante il mio servizio in Aeronautica Militare, ma il Dakota più singolare che io abbia conosciuto l'ho incontrato nel Congo ex Belga, che poi si sarebbe chiamato lo Zaire.

Il mio libretto di volo mi rammenta che era l'11 dicembre 1964 alle 09:20, quando ho decollato per un volo di prova di 50 minuti sull'aeroporto di N'Djili, presso Léopoldville (che poi divenne Kinsasha).

Era uno dei due C.47 abbandonati dai Belgi e incorporati nella giovane Forza Aerea Congolese.

I nostri specialisti della DICTMA (Distaccamento Italiano di Cooperazione Tecnica Militare Aeronautica) – come sempre maestri in queste situazioni – da due aeroplani, buoni solo per la rottamazione, ne avevano ricavato un apparecchio efficiente, da impiegare in operazioni di addestramento per i nuovi piloti congolese e di lancio di paracadutisti per i due battaglioni che a quel tempo venivano addestrati da ufficiali israeliani.

Quel Dakota si chiamava 9T-PKD.

Era un aeroplano simpatico, anche per quel suo “piccolo difetto fisico”: aveva un'elica con le pale larghe e una con le pale appuntite. Eppure volava come un Dakota nuovo, tanto che non ricordo bene se fosse necessario sfasare un po' le manette dei regolatori dei giri per sincronizzare le eliche.

Per il C.47 è previsto un equipaggio minimo di due piloti; ma io, quando nei voli officina volevo permettermi qualche virata sfogata, volavo da solo, con sollievo dei motoristi che non gradivano la “manfrina”. L'unico inconveniente per me, quando volavo da solo, era la manovra del carrello, un po' più complicata, che richiedeva la manovra di due leve sistemate sul pavimento e difficili da azionare dal posto del pilota..

Sul 9T-PKD si è addestrato il sottotenente Lotin, che era destinato a diventare Capo di Stato Maggiore con il nuovo nome, più congolese, di Kikunda. E proprio lui è stato il protagonista della fine di questo aeroplano “con lo spirito” – così lo chiamavano i piloti congolese – quando ha atterrato senza carrello nella *brousse* (savana), molti anni dopo, dove è stato abbandonato al suo destino.

L'appellativo “con lo spirito” era appropriato per un aeroplano che aveva vissuto tante avventure, e che era ritornato sempre in servizio.

Certamente il pericolo più grave l'ha superato durante una esercitazione di lancio di materiale a bassa quota. Per errore dei paracadutisti addetti al lancio, una cassa è stata collegata ad una fune di vincolo troppo corta che ha provocato l'apertura prematura del paracadute. In tal modo, questo è passato



*N'Dolo (Leopoldville). Un T6D ex belga utilizzato per l'addestramento.*



*Con tutta quella ferraglia (qui mancano i "pod" con le mitragliatrici).*

sopra l'equilibratore, e la cassa sotto. Risultato: piano orizzontale sinistro tranciato di netto. A circa cento metri da terra. Il pilota, il nostro capitano Romano Albano, ha avvertito il colpo, seguito da una pronunciata tendenza a picchiare. Con calma ha contrastato l'affondata, ha applicato potenza massima e ha ordinato di sospendere i lanci. Salito a quota di sicurezza ha constatato la notevole sproporzione di *correttore* a cabrare e la difficoltà di sostenere il velivolo in linea di volo con i motori ridotti. Ha deciso quindi di eseguire un atterraggio "precauzionale" sostenuto con i motori. Tutto bene; tutti salvi. Tranne Albano che quando, a terra, ha visto lo stato della coda del Dakota, si è afflosciato e – lui, astemio – ha dovuto essere curato con una buona dose di whisky.

In un'altra occasione, non è stato l'aeroplano ad essere in pericolo, ma piuttosto il mio cuore. Erano stati fatti grandi preparativi per la visita del generale Mobutu alla base di N'Dolo, sede del nostro reparto di volo. Banda musicale; saluti militari impettiti; discorsi; e il mio rapporto sui risultati ottenuti, che terminava con queste parole:

"*Mon Général*, a riprova del profitto professionale raggiunto dai piloti della Force Aérienne du Congo, le offro un volo sulla città con il Dakota pilotato da un equipaggio esclusivamente congolese. Se lo desidera, sarà accompagnato dal suo Stato maggiore e dagli Addetti militari. Inoltre, due T.6, con piloti congolese, le faranno da scorta".

Ebbene sì, ha accettato! Il generale ha preso posto a bordo, seguito da un piccolo drappello di ufficiali stranieri (più o meno pallidi, in ragione del loro razzismo).

Mi vedo ancora, in piedi davanti al muso del C.47 per osservare la messa in moto. Il motore di destra parte come un orologio. Il sinistro gira, gira... ma non si sente il minimo scoppio. Breve pausa che a me pare una eternità. Poi ancora giri, giri e giri a vuoto. Lugubri pensieri: avete inserito i magneti?... avete aperto la benzina? vi siete ricordati delle pompe?... non fate arrostitire lo starter! E intanto penso che i Belgi se la ridono sperando di non volare... e a Mobutu serissimo e teso.

Poi, in mezzo ad un'incredibile nuvola di fumo bianco, l'elica diventa invisibile e il rombo del motore sinistro si unisce a quello del destro. Bravo PKD.

Salto sul mio T.6 e mi preparo a decollare, dopo la formazione congolese, per fare qualche fotografia a quella banda di disperati. Solo dopo il decollo – finalmente nel mio elemento – il mio cuore cessa di galoppare, e il mio cervello si rende conto di quanto ho rischiato in termini di prestigio (e di carriera).

Un giorno all'alba, entrando in aeroporto a N'Dolo, noto che il Dakota non è nella sua piazzola. Chiedo alla sentinella, che mi saluta ancora assonnata,

se gli altri piloti italiani sono già arrivati. No, sono io il primo. E il grande aeroplano?

“Due padroni bianchi sono venuti ieri sera e sono volati via”.

Telefono alla Torre di controllo di N'Djili. I controllori sono spagnoli, miei amici.

“Ieri sera, attorno alle 17:30 abbiamo visto il tuo Dakota sorvolare la Stanley Pool, diretto a sud. No, nessuna chiamata... a noi non ha risposto: abbiamo pensato che tu fai sempre i... comodi tuoi”.

Nessuno di noi aveva preso l'aeroplano; qualcuno dunque l'aveva rubato.

Dopo qualche settimana mi arriva la comunicazione del ritrovamento del velivolo, abbandonato vicino al confine con l'Angola, leggermente danneggiato da vandali, ma recuperabile.

Altro miracolo dei nostri specialisti. L'aeroplano “con lo spirito” ritorna a volare. Si suppone che a rubarlo siano stati alcuni mercenari, per trasportare l'oro che avevano trafugato nella banca di Whatsa...

Senza il PKD non avrei mai potuto recuperare i due T.6 – il mio e quello dell'*adjutant* Lenga Lenga – atterrati fuori campo a Kabumbulu. Per quella operazione abbiamo infilato dentro il Dakota persino un'auto fuoristrada austriaca Styr Puch, superando di più del doppio il carico massimo allora consentito.

Quel vecchio padre di famiglia sopportava questi abusi, e tanti altri. Faceva capire agli allievi i loro errori, talvolta in modo brutale, ma perdonava anche molti maltrattamenti.

Riposa in pace nella *brusse*, PKD, compagno di tante avventure!



*Kimpoko (Lèò). Con uno dei miei Auster-D5 e nuovi amici dopo l'atterraggio.*

Oh tam-tam, tam-tam d'Afrique... dalla radiolina mi giunge un po' roca questa canzone, diffusa da Brazzaville, dalla sponda opposta della Stanley Pool, distante venti chilometri.

Al Distaccamento Italiano arriva la posta. C'è una lettera anche per me. Viene dal porto di Matadi: con la nave Aquilea è arrivata dall'Italia la mia automobile. Devo andare subito a ritirarla. Non perdo tempo. Ordino un volo di addestramento alla navigazione con destinazione, indovina dove, a Matadi. Affido l'incarico ai due piloti di Dakota più svegli, Lotin e Mongengo, che dovranno preparare la navigazione e il piano di volo.

Il mattino successivo il fedele C-47, sempre il 9T-PKD, decolla da N'Dolo alla volta dell'aeroporto di Matadi. Aeroporto? Dopo l'atterraggio mi appare come un piccolo deserto in un altopiano degradante sulla città. E dopo aver visto decollare i miei ragazzi per il volo di ritorno, mi accorgo di essere l'unica persona in quel deserto, in divisa di maggiore pilota della Aeronautica Militare e con in tasca la lettera del porto di Matadi. Non posso fare altro che incamminarmi lungo la strada in discesa che sembra vada verso il porto.

Dopo forse due chilometri di cammino, mi viene incontro una camionetta militare con quattro soldati congolesi armati. Si fermano e, senza tanti complimenti, mi afferrano per le braccia e mi caricano a bordo. Poi girano la macchina e partiamo a tutta velocità.

Arriviamo alla caserma, e, sordi alle mie rimostranze e spiegazioni, un po' in francese e un po' in lingala, mi chiudono a chiave in un ufficio. L'attesa non è stata molto lunga. Dopo una mezz'ora la porta si apre per far passare un capitano, il comandante del reparto. È giovane e, al contrario dei suoi uomini, abbastanza curato nell'uniforme.

*"Pourquoi on vous a arrêté?"*.

*"Dit donc, mon capitaine"*, gli rispondo, un poco rincuorato dalla constatazione che parlava francese, "Nessuno mi ha arrestato, semplicemente i soldati non hanno riconosciuto i miei gradi. Sono il maggiore Zorzoli della Forza Aerea del Congo, sono venuto a Matadi per ritirare la mia automobile arrivata dall'Italia. Avrete visto atterrare il grande aeroplano che mi ha portato. Spero che mi scorderete fino al porto dove sono atteso, se non volete che il vostro stupido comportamento venga riferito al Pouvoir Central" (In altre parole, Mobutu).

Bisognava giocare al più autorevole. Ha funzionato. Prima di accompagnarmi al porto, però, si è messo diligentemente a scrivere su una pagina di quaderno un lascia-passare che mi ha dato (e conservo ancora come ricordo) per evitare altri inconvenienti.

“*Vous savais*, bisogna stare attenti. Qui è pieno di cubani *mechant* che vengono da Noqui (Angola).

Sulla nave l'accoglienza è molto cordiale. Il comandante mi presenta ai suoi ufficiali ed a una bella signora bruna, la moglie dell'armatore, che aveva fatto tutto il viaggio per suo diletto. La nave infatti era un cargo attrezzato con numerose comode cabine passeggeri. L'automobile è ancora nella stiva, ma l'indomani avrei potuto averla. Nessun problema per la dogana e per la benzina. Per la notte, s'intende, sono ospite sulla nave.

La sera, dopo le traversie della giornata, è passata come in un sogno, con la cena nel quadrato ufficiali, prolungata fino a tarda notte con musiche e danze che mi hanno permesso di conoscere meglio Roberta, la moglie dell'armatore.

Il mattino dopo l'automobile, una Fiat 1500 cabriolet rossa, era stata lavata e trasportata sul molo. Durante la prima colazione il comandante mi consegna i documenti e mi augura buon viaggio con un sorriso che mi sembra di attesa. Dalla sua cabina arriva di corsa Roberta, in mise sportiva con un voluminoso beauty case a tracolla:

“Carlo! Vorrei tanto vedere Léopoldville e l'interno del Congo! Mi portaresti con te? Puoi? Dì di sì, dì di sì!”.

Guardo imbarazzato il comandante, che taglia corto:

“Attenti ad essere di ritorno entro quindici giorni, perché dobbiamo salpare”. Inutile pensarci troppo. Si parte con una piccola scorta di acqua, panini e qualche banana, come se fosse una scampagnata a Fregene.

Dopo una mezz'ora di guida, gli scrupoli cominciano ad affiorare:

“Ma sei sicura, Roberta di quello che fai? Sono più di trecento chilometri. La strada è buona, ma attraversa la foresta e può succedere di tutto... i banditi, i guerriglieri cubani...”.

“Non ho paura...”, e non siamo più tornati sull'argomento.

Durante il viaggio abbiamo parlato pochissimo, lei incantata dallo spettacolo della foresta equatoriale, io preso dal pensiero dell'enorme responsabilità che mi ero assunta.

Breve fermata per la pipì e per chiudere la capottina della macchina, perché con il tramonto cominciava a far freddo. Poi via di corsa con il capo di Roberta appoggiato sulla mia spalla.

Come due innamorati... Si è accesa la luce spia della dinamo.

Questo è un guaio grosso.

Controllando come posso la mia inquietudine, prego Roberta di non uscire dall'auto, e vado a sollevare il cofano: la cinghia del ventilatore è spezzata e tutta attorcigliata come un grosso ragno sulla sua puleggia.

Non è semplicemente un inconveniente scoccante, da chiamare il primo elettrauto e attendere che faccia la riparazione.

Qui siamo in un pericolo mortale, e solo io lo so.

Devo rimettere in funzione la macchina prima che qualche nero si accorga che siamo in difficoltà. Prima che dal buio appaiano i primi cinque o sei timidi curiosi, che diventano nello spazio di pochi secondi quindici o venti spettatori vocianti ed arroganti per trasformarsi subito in una grande folla minacciosa. Gli spintoni diventano presto percosse, randellate, colpi di machete. Questa è stata la fine di tanti malcapitati, che magari si erano fermati di notte solo per chiedere aiuto.

“Roberta, mi dai una delle tue calze?”, speriamo che le porti, anche in Africa.

“Ho i collant”.

“Togliteli in fretta e dammeli”.

Libero le pulegge dai resti della cinghia, con metà collant faccio una stretta legatura e con il coltello ripulisco alla meglio i nodi.

“Mettili in moto!”. La spia è spenta. Siamo salvi. Speriamo che il nylon regga per gli ultimi cento chilometri.

Il lavoro, l'ansia mi hanno ridotto in uno stato impresentabile: le mani e le braccia nere per l'olio e la morchia del motore; sudato come se fossi uscito allora dalla piscina. La camicia mi serve prima per asciugare il sudore, poi per lavarmi le mani.

Nel buio vedo gli occhi di Roberta brillare di eccitazione.

“Faccio schifo?” Lei non risponde, ma si stringe forte al mio torso nudo e sudato, e non mi lascia fino a quando arriviamo a D'Jelo Binza, a casa.

Nel giardino, i fari illuminano per un attimo Eduard, la sentinella di notte, che si nasconde tra gli alberi di flamboyant.

“Eduard!” lo chiamo gridando, per farmi riconoscere ed evitare di essere trafitto da una freccia del suo arco.

“*Ehée, mbote buana*” mi conferma lui saltellando intorno alla macchina, una grande novità.

“Temo che ci sia ben poco da mangiare per cena, forse qualche papaia e dei biscotti. Ma birra ce n'è”. È la Tembo, buona.

“Non pensiamo alla cena, adesso. Piuttosto laviamoci d'addosso tutta questa... foresta”.

Le mostro la casa, e le indico il bagno, in fondo alle stanze. Mentre sul lavabo cerco di liberare le mie mani dal grasso con una energica insaponatura, sento scorrere l'acqua della doccia. Mi volto e mi appare Roberta nuda e sguazante sotto il getto. Via le scarpe e i pantaloni. Non si deve usare troppa acqua calda, meglio lavarsi insieme.

*Oh, tam-tam, tam-tam d'Afrique!*

L'addestramento dei piloti Congolesi procedeva bene. Tutti avevano preso alla mano il grosso T.6, ed era un piacere vedere, missione dopo missione, come ci si avvicinava al giorno in cui sarebbero stati pronti all'impiego. Ritenevo utile anche esibire il nostro lavoro all'esterno. Sia ai Belgi, increduli e sospettosi, sia alle gerarchie della nuova Force Aérienne du Congo, e soprattutto a Mobutu, che poi sarebbe diventato Presidente della Repubblica.

Cominciammo ad istruire i più bravi all'acrobazia, prima da soli, poi in coppia. Ormai eravamo vicini alla data di una manifestazione aerea in cui avremmo presentato una pattuglia di quattro T.6.

Quella mattina mi aveva accompagnato all'aeroporto di N'Dolo, base dei T.6, Angela, la meravigliosa hostess che aveva avuto il coraggio di passare le ferie in Africa con me.

Aveva poi tenuto l'automobile per essere libera di andare in città e al mercatino dell'avorio. Eravamo rimasti d'accordo che sarebbe ritornata al campo alle quattro, per rientrare poi insieme a casa, a D'Jelo Binza.

Prima di salire sul T.6 per l'ultimo volo della giornata, avevo visto nel parcheggio la mia decappottabile rossa, da dove spuntava una testolina bionda.

Eravamo in formazione a rombo, per riprovare la manovra detta della "bomba": Nino leader con Yoka a sinistra e a destra Lenga Lenga. Io a fanalino. Picchiata a 170 nodi. Abbiamo tirato su per un looping, ma quando i T.6 puntavano il muso verso terra, Nino ha completata la manovra, Yoka ha ruotato di novanta gradi a sinistra, Lenga di novanta gradi a destra ed io, ma con un certo anticipo, ho fatto mezzo tonneau. Volavamo ora liberi nelle quattro direzioni, e dopo una virata in cabrata per invertire la prua, siamo passati tutti insieme incrociandoci sul campo, forse un po' troppo bassi, nel fragore assordante dei quattro Pratt & Whitney con l'elica a 2000 giri.

Eravamo soddisfatti.

Dopo un breve briefing, mi sono affrettato al parcheggio delle auto per incontrare Angela, ma la macchina non c'era più. Ho chiesto alla sentinella se aveva visto la signora. Il Congolese, con due occhi spaventati, indicando il cielo con un dito:

*"Azali poto-poto mingi, Madamu kenda noki mingi na motocali!"*. C'era una grande confusione, la Signora è corsa via con la macchina.

Ho dovuto farmi accompagnare a D'Jelo Binza con la Jeep. Angela era in casa, ancora con gli occhi di pianto.

*"Siete tutti pazzi incoscienti! Se credi che sia venuta in Congo per vedere come ti faranno i funerali, ti sbagli!"*.

## 1965, SALVARE LA PELLE

Il Distaccamento Italiano aveva ricevuto un invito dal tono leggermente di sfida da parte dell'Aero Club di Jadotville, nel Katanga, per partecipare ad una manifestazione aerea organizzata dal club sull'aeroporto locale. Non potevo non accettare. Ho preparato un programma comprendente lanci di paracadutisti congolese da un C47 e un'esibizione acrobatica di due T6 pilotati da me e dall'*adjutant* Lenga Lenga.

Il volo è iniziato alle sei del mattino del 29 aprile 1965 con il trasferimento dei velivoli da N'Dolo a N'Djli, dove era possibile aprire il piano di volo. Alle 07,05 abbiamo decollato in coppia, Lenga Lenga ed io, per il lungo viaggio della giornata, di circa 1400 Km, diviso in tre tratte di circa due ore, a Kikwit, Luluabourg e con destinazione Kamina. Per la navigazione disponevamo solo della bussola, dell'orologio e di un radiogoniometro ad onde medie. Le carte geografiche più attendibili che ero riuscito a trovare erano quelle al milione dell'Istitut Geographique congolese. Inoltre il Quartier Generale dell'Armata Congolese mi aveva assicurato che avrei trovato la benzina in ogni tappa. Per prudenza, avevo fatto mettere nel bagagliaio qualche lattina di olio.

Da Léo a Kikwit abbiamo fatto un volo meraviglioso, il vento era favorevole e i radiofari si ricevevano benissimo. Dopo un'ora e mezza, incastonata nella foresta primaria, la pista mi è apparsa come un campo da tennis di terra rossa in mezzo al verde intenso del fogliame.

Sul campo abbiamo trovato un reparto dell'esercito congolese comandato da un colonnello.

"Finalmente si sono decisi a mandarmi gli aerei!", gridava esultante. "Qui la situazione è molto pesante, anche stanotte abbiamo avuto sei perdite, dannata ribellione". E così dicendo mi spingeva sotto una tenda. Su dei tavoli erano spiegate delle mappe della zona, piene di segni fatti con la matita rossa.

"Ecco, dovete battere questa zona ad est, è qui che si rintanano *les salopards*. *Il faut tout bien nettoyer!*", ha concluso soddisfatto. L'ho rassicurato che non sarebbe rimasta traccia dei ribelli, ho controllato il rifornimento di carburante e via, Lenga ed io, come due topi che sfuggono al gatto, abbiamo decollato mettendo in rotta i nostri due aeroplani, che erano completamente disarmati, verso Luluabourg. Non senza un certo rammarico per i problemi del colonnello.

Per due ore abbiamo sorvolato solo foresta vergine, immensa e pericolosa. A Luluabourg ho dovuto superare qualche difficoltà con un funzionario congolese che non voleva accettare il piano di volo. Ho dovuto affidare a Lenga il controllo del rifornimento, per non perdere tempo, e dopo una inter-

minabile discussione, conclusa con una modesta mancia al controllore, abbiamo ripreso il volo verso Kamina. Eravamo a duemila metri, procedevamo con il radiofaro di Lulua in coda e, a parte la stanchezza che rendeva gli occhi pesanti, il volo sembrava regolare. Nella mente avevo Jolanda, la bionda signora così corteggiata da tutti, che aveva passato la notte con me, dopo tante storie. Se non fossi stato a duemila metri, avrei fatto volentieri un sonnellino, tanto era il torpore che mi invadeva. Colpa di Jolanda che mi aveva assorbito tutta la forza? Sciocchezze.

Dopo circa un'ora di volo, passato Mwene Ditu, ho tentato di sintonizzarmi sulla frequenza del radiofaro di Kamina, ma non ricevevo alcun segnale. Ho chiesto a Lenga se il suo apparato ricevesse. No, non riceveva neanche lui.

Dovevo procedere a vista, ma non riuscivo a riconoscere sul terreno i rari punti di riferimento che avevo annotato sulla carta. La ferrovia che, per circa ottocento chilometri, collega Lulua con Kamina era invisibile, nascosta sotto la foresta. Kamina non è lontana dal fiume Lualaba, che scorre da sud a nord.

Una volta avvistato il grande fiume, sarebbe bastato risalirne a distanza il corso per trovare la città e poi l'aeroporto. Intanto ho accostato di cinque gradi a sinistra per essere sicuro di avvicinarmi tenendo la destinazione certamente a sud.

La voce di Lenga Lenga mi è arrivata all'improvviso:

"Ho le luci rosse accese!". Si trattava delle luci spia che annunciavano il basso livello del carburante. A conti fatti, a Lenga restavano meno di venti minuti di autonomia.

Ho controllato i miei serbatoi: io avevo ancora un'ora abbondante. Cosa era successo? Aveva dimenticato di impoverire la miscela, passando i tremila piedi? Oppure aveva smanettato troppo per mantenere la posizione in formazione? O semplicemente non aveva controllato bene il rifornimento a Luluabourg.

Non importava. Adesso era nei guai, e dovevo salvargli la pelle. Certamente ero nei guai anch'io, perché non potevo abbandonarlo. *Azali moana na ngai*: era figlio mio.

Sotto di noi la foresta era più densa che mai, e ci attendeva per inghiottirci. Ma in lontananza brillava l'acqua del fiume. Se lo avessimo potuto raggiungere, forse avremmo avuto qualche speranza di sopravvivere. Abbiamo iniziato una lunga planata, con il motore a 1750 giri, verso il fiume, cercando un sito per posarci prima che il motore di Lenga si fermasse.

Per fortuna ci stavamo dirigendo verso un villaggio in riva al Lualaba, segnato anche sulla carta.

Si chiamava Kabumbulu. Intorno si estendevano grandi campi come se fossero coltivati.



“Belly landing” a Kabumbulu, in riva al fiume Lualaba.

Dopo aver raccomandato a Lenga di rimanere alto, e di lanciarsi con il paracadute se si fosse fermato il motore, mi sono buttato a volo radente sul campo più grande per osservare se la superficie fosse idonea ad un atterraggio. Ciuffi di erba altissimi mi impedivano di vedere il suolo. Anche se l'erba non avesse nascosto dei termitai, che sono duri come il cemento, su quel terreno la capottata era assicurata. Dovevamo atterrare senza carrello.

Ho chiamato Lenga per l'atterraggio, ma mi sono accorto che aveva già abbassato il carrello.

“Su le ruote, su le ruote!”. Appena in tempo. Dopo pochi secondi ho visto il T6 fermarsi sollevando un polverone incredibile. Dal polverone è emersa la figurina del bravo *adjutant*, che era balzato dalla carlinga agitando le braccia. Era sano e salvo!

E poi è toccato a me. Mi sono portato basso in direzione del campo, ho ridotto la velocità a 80 nodi, ho abbassato i flap e, quando quasi sfioravo l'erba, ho spento il motore e tolto i contatti elettrici.

Un atterraggio sulla pancia, *belly landing*, come si dice in inglese, è più facile e dolce di come si potrebbe credere. I due aeroplani infatti avevano subito danni solo all'elica e ai flap.

Appena messi i piedi a terra, sono stato assalito da una collera inspiegabile e incontenibile. Contro il Congo, il radiofaro, Lenga-Lenga, soprattutto me stesso. Ero sfinito.

Il ritorno alla realtà mi è apparso sotto la forma di una moltitudine di uomini mezz nudi che, con un grande trambusto, avevano invaso il campo e ci premevano da tutti i lati.

Un ultimo disperato sguardo ai due T6, poi siamo stati trascinati dalla folla vociante verso il villaggio. Erano le 17,30. Dopo mezz'ora il sole sarebbe tramontato quasi all'improvviso, come avviene vicino all'equatore..

Lenga mi stava vicino e mi mormorava:

*"Cachez la mitraillette"*. Temeva di apparire ostile ostentando l'arma. Teneva la sua mitraglietta Franchi ben coperta sotto il giubbotto. Senza pensarci, anch'io ho coperto la grossa Browning che avevo alla cintura.

Poco dopo eravamo nel centro abitato, al cospetto (si dice così, nei racconti di avventura) del capo del villaggio, seduto su uno sgabello davanti alla sua capanna. La folla si era ammutolita. Nel silenzio generale il capo mi ha rivolto la parola: incomprensibile. E neanche Lenga capiva quel dialetto così diverso dal suo lingala. Il lungo, imbarazzante silenzio che ne è seguito, angosciato per me che avevo in mente recenti linciaggi e massacri, è stato finalmente interrotto dall'arrivo precipitoso di un uomo magro e sudato che con voce ansante dichiarava:

*"Je parle francais, je suis chrétien"*. Ho potuto così, grazie al nuovo interprete, spiegare al capo che eravamo amici, che venivamo dal Pouvoir Central (rischioso, questo; avrebbero potuto parteggiare per i ribelli), e che, per il bene di tutti, dovevo assolutamente mandare un messaggio. Dove trovare un *poste-radio*?

*"Ehéé! È lontano. Venti chilometri. Ci vuole una bicicletta"*. Ha tradotto il cristiano indicando con la mano un sentiero che menava verso sud.

Come per magia sono apparse le biciclette. Dopo qualche contrattazione, ho mollato mille franchi congolese al capo e senza indugio ci siamo avviati, sulle nostre nuove traballanti cavalcature, verso un ignoto destino.

Oramai si era fatto buio, era difficile pedalare su quel sentiero sconnesso. Infatti ho sentito, un paio di volte, dietro di me un tonfo seguito da sorde imprecazioni. Era Lenga che forse era meno pratico di me con la bicicletta.

Quella notte abbiamo attraversato due piccoli villaggi deserti. La nostra presenza era annunciata in lontananza dal suono del tam-tam, e, nel buio, avvertivo la loro vicinanza dal fetore di cacca che sprigionavano. Avevo la sensazione che nessuno dormisse, nella brousse, uomini e animali. Quando eravamo all'interno del villaggio, il tam-tam taceva. Fuori di un chilometro, riprendeva con un tono diverso. Più che un suono, sembrava un discorso sommesso.

All'alba abbiamo incontrato un altro villaggio. Molta gente era fuori dalle capanne, e ci siamo trovati circondati da molti curiosi, ma non ostili. Ho comperato delle banane piccole e dolcissime. Una donna mi ha offerto, in una ciotola di legno, verde per la muffa, un sorso di acqua fangosa, che mi ha restituito un po' di forza, dopo tanta arsura.

Abbiamo pedalato tutto il giorno attraversando la savana, interrotta talvolta da una piccola foresta lussureggiante di fiori di una bellezza mostruosa, quasi oscena. Poi di nuovo la notte, scandita dal mormorare dei tam-tam, gonfia di misteri.

Non potevamo fermarci per riposare. La nostra sopravvivenza era affidata solo alla nostra resistenza.

Con le prime luci del secondo giorno ho visto, non lontano dal sentiero, che ora si era allargato come una strada, due cavalli al pascolo. La civiltà. Eravamo arrivati a Malemba-Nkulu, dove, forse, c'era il poste – radio.

L'Amministratore del Territorio, congolese, è stato molto ospitale. Ci ha dato subito da mangiare e da bere (anche qui l'acqua era quella giallastra del fiume). Ha ascoltato e capito le mie richieste, ha promesso di chiamare subito Kamina e, se possibile, Léopoldville... Poi sono caduto in un sonno profondo, con la testa appoggiata sulle braccia incrociate sul tavolo. Lenga Lenga dormiva già da tempo sul pavimento, raggomitato intorno alla sua mitraillette.

I venti chilometri del... cristiano sono stati, in realtà, oltre sessanta!

Il ricordo, a questo punto sfuma in una vaga consapevolezza di spostamenti. Suore cattoliche che si prendono cura di noi, viaggi interminabili su una camionetta militare, le formali congratulazioni di ufficiali della aeronautica belga.

Sono ritornato alla piena realtà solo durante il volo Sabena che mi riportava a Léopoldville.

Riordinavo le idee.

Stavo progettando un modo per recuperare i miei due T.6 abbandonati nella *brousse*.

## 1965, OPERAZIONE "FLY BACK"

Grazie al cielo il colonnello Conti, comandante del Distaccamento Italiano, era in Italia, per una lunga licenza. Avevo così il campo libero per organizzare il recupero dei due T 6 abbandonati a Kabumbulu, senza impacci dettati dalla prudenza (leggi: paura di affrontare i guai e di assumere le responsabilità). Per prima cosa ho studiato, insieme con il capitano Nino Stura, amico dai tempi dell'Accademia, la fattibilità dell'operazione: incoraggiato dal suo entusiasmo, ho subito preparato un piano operativo dettagliato da presentare al Quartier Generale dell'Armata Congolese con la richiesta del supporto logistico.

L'iniziativa è stata approvata in un tempo sorprendentemente breve.

Il capitano Eanga, il mio deputy nell'Ufficio Operazioni e Addestramento, in tre giorni è riuscito a procurare l'autorizzazione per prelevare la benzina necessaria, una piccola automobile a quattro ruote motrici Stayr per gli spostamenti nella *brousse*, le tende, le brandine da campo, le razioni K, le bottiglie d'acqua da bere e due radio ricetrasmittenti.

Io ho prelevato dal nostro magazzino l'armamento. Ridotto al minimo perché lo consideravo un peso inutile. Ma, per motivi psicologici, ogni uomo ha avuto la sua pistola Browning d'ordinanza e per ogni quattro uomini c'era un mitra Beretta 38, con due caricatori. Al maresciallo che mi chiedeva quante cassette di bombe a mano SRCM volevo prendere, ho risposto che la loro detonazione non avrebbe nemmeno potuto coprire il frastuono delle urla di quelli che ci avessero assalito.

Il tenente Palomba, il nostro giovane ufficiale tecnico, aveva provveduto ad imballare due eliche nuove e le parti di ricambio per i flap. Aveva anche ritirata tutta l'attrezzatura necessaria al lavoro, compresi due martinetti idraulici per sollevare i velivoli, e un buon numero di sacchetti di tela che, riempiti di terra sul posto, sarebbero serviti per mantenerli sollevati durante la riparazione dei carrelli.

Dietro consiglio di Padre Tonni, il nostro amico missionario salesiano, ho comperato due grossi sacchi di sale da regalare al capo del villaggio.

Il giorno otto di maggio tutta questa roba era caricata sul 9T-PKD. I sei sottufficiali che si erano offerti volontari per la missione erano stati informati da me su tutti i dettagli del terreno e sul genere di ambiente in cui avremmo dovuto operare. Mi sembrava che fossero tutti motivati e decisi a seguirmi. Gli ufficiali erano tre: il capitano pilota Stura, il tenente GARI Palomba ed io.

Allora si parte. Alle 06,45 il pesante Dakota, pilotato da me e dal capitano Albano più il motorista, che in seguito avrebbe preso le funzioni di secondo

membro di equipaggio, stacca le ruote dalla pista di N'Dolo. Prima tappa, Luluabourg per la benzina e il pranzo. Dopo un'ora e un quarto, a mezzogiorno, siamo di nuovo in volo diretti a Manono.

Manono. Piccola città, ricca di miniere di stagno sfruttate dalla compagnia belga Geomin e che dispone di un suo aeroporto. Giace sulla riva destra del Lualaba, e dista circa dieci minuti di volo da Kabumbulu, dove abbiamo atterrato con i T6.

Io, quel 29 aprile, non sapevo nemmeno che Manono esistesse. Se l'avessi saputo, forse avremmo potuto atterrare lì. Ma, ammesso che avessimo trovato subito l'aeroporto, Lenga ce l'avrebbe fatta con il carburante? Mah!

A Manono siamo arrivati alle 15,10, dopo poco più di tre ore di volo. L'aeroporto sembrava deserto; non si vedevano aeroplani né uomini sul piazzale. Ho parcheggiato il Dakota vicino all'edificio più grande e ho detto ad Albano di lasciare i motori in moto. Io sarei sceso a terra per vedere che aria tirava, ma avremmo dovuto essere pronti a tagliare la corda subito, se le cose avessero preso una brutta piega.

Dopo pochi passi sul piazzale, ho visto un uomo uscire da una porta dell'edificio. Era un bianco, indossava pantaloni scuri e camicia bianca con le maniche corte. Quando ci siamo trovati uno di fronte all'altro, ho notato sul suo volto una espressione di disagio, anzi, direi di avversione, quando ha visto la mia uniforme militare.

Ho tentato di apparire il più possibile gentile:

"Buon giorno, siete voi il direttore?"

"No. Ma il direttore è là, nel suo ufficio", e senz'altro si avvia verso la porta da cui era uscito.

Con le due mani incrociate sotto il mento faccio cenno ad Albano di arrestare i motori, poi mi affretto a seguire lo strano individuo.

Salita una rampa di scale, si è infilato in un ufficio, seguito da me. L'ho sentito parlare concitatamente con un uomo seduto dietro la scrivania. Non ho capito quello che diceva ma ho visto il direttore scattare in piedi furibondo:

"*Vous m'avez immerdé, le mercenaires!* Oggi la benzina, domani l'acqua... e chi paga? Chi paga?"

"*Stop the bloody talking*", gli urlo in faccia ancora più incazzato di lui, con la mano sulla fondina della pistola. Poi con voce più calma, in francese, gli spiego:

"Non siamo mercenari, siamo aviatori italiani in servizio regolare di assistenza tecnica per l'Armata Congolese. Siamo venuti per ritirare due aeroplani da caccia che sono atterrati a Kabumbulu, dovrete averlo saputo. Abbiamo atterrato a Manono perché al Quartier Generale ci hanno assicurato che la Geomin ci avrebbe dato assistenza".

"Di cosa avete bisogno?"



*Preparazione del 9T-PKD per la missione "Fly back".  
In primo piano la vettura Stayer.*



*Traghetto sul fiume Lualaba verso Kabumbulu.*

“Per prima cosa, se ci indicate un posto dove passare la notte, possiamo pagare”.

“Potrete dormire nella nostra dependance”. Ormai era rabbonito.

“Domani mattina l’aereo parte vuoto per Kamina. Avremo bisogno di qualche uomo che aiuti a sbarcare il materiale. Poi, per andare a Kabumbulu ci dovrete prestare un camion. Non vi costerà nulla. Il camion lo guidiamo noi, e, sulla mia parola di ufficiale, ve lo restituirò quando il lavoro sarà finito”.

Era andata bene. Il tipo strano, che durante la discussione era sparito, è riapparso per accompagnarmi all’aeroplano, e poi guidare il mio drappello di sciagurati verso la dependance.

Di buon mattino, il giorno nove, l’aeroplano era stato scaricato, il camion era arrivato ed eravamo pronti a partire. Le mie preoccupazioni per trovare la strada erano infondate: c’era una sola strada, e portava verso ovest. Il viaggio procedeva lentamente perché la velocità massima della Stayr era di 60 Km/ora, ed io guidavo ancora più lentamente per non coprire di polvere quelli del camion che seguiva. Arrivati in riva al fiume, abbiamo poi perso un’ora buona per aspettare il BAC, uno zatterone che ci ha traghettati sulla riva sinistra. Ancora una interminabile attesa per il camion, traghettato in un secondo viaggio.

Eravamo vicini al tramonto quando abbiamo raggiunto le prime capanne di Kabumbulu.

Kabumbulu era stato la sede di una grande piantagione di cotone, poi abbandonata di corsa dai belgi al tempo dell’indipendenza. Accanto alle capanne si vedevano ancora i ruderi degli impianti devastati.

Ho fermato le macchine prima di entrare nel villaggio, poi, in fila per due, abbiamo ordinatamente marciato verso la capanna del capo. Non ricordavo minimamente dove fosse e che aspetto avesse, ma sono stati i *villageois* a guidarci, facendo un grande schiamazzo, soprattutto i bambini.

Purtroppo il cristiano non c’era, così ho parlato in italiano, tanto una lingua valeva l’altra per non capirsi.

“*Buana*, (vuol dire signore, e si usa anche per i notabili di colore; i signori bianchi si chiamano *buana mondele*) siamo tornati per prendere gli aeroplani. Questi sono i miei uomini, tutti amici che ti vogliono ringraziare per l’ospitalità”.

Poi, facendo con le mani giunte il gesto di offerta, ho aspettato che i due sacchi di sale fossero deposti ai due lati del capo. Lui, con il viso sorridente, ha accettato dignitosamente il dono, senza parlare. Ben diversamente hanno reagito i suoi paesani, che, eccitati da tutte quelle novità, si sono abbandonati ad una danza selvaggia.

Mentre gli uomini preparavano le tende e le brande per la notte, Stura, Palomba ed io siamo andati a vedere gli aeroplani. Camminando nell’erba alta Stura era preoccupato per i serpenti.



*Il T.6 AT-813 di Lenga-Lenga.*



*Kabumbulu. Si ispeziona il motore di un T.6.*

“Va tranquillo, Nino, i serpenti scappano via, quando ci sentono avvicinare!”. E poi, con perfidia:

“Tranne le vipere, che restano arrotolate. Se ci metti un piede sopra, sei fatto”.

Con stupore abbiamo visto, vicino agli aeroplani, un piccolo accampamento. C'era una dozzina di soldati congolesi di guardia, comandati da un caporale.

Ostentando la massima autorevolezza, gli ho detto bravo, domani lavoreremo insieme.

Nessuno aveva toccato gli aeroplani, e questo era una buona notizia.

Ma chi aveva mandato i soldati? Kamina? Forse qualcuno pensava di recuperare i miei apparecchi, magari smontandoli? In ogni modo eravamo arrivati prima noi.

Per prima cosa, quando sono stato vicino all'aeroplano di Lenga, ho aperto i tappi dei serbatoi. Erano asciutti. Che abbiano fregato la benzina? Corro a controllare i serbatoi del mio, il AT-834: la benzina c'era. Meno male che non ho avuto la tentazione di atterrare a Manono.

Il mattino successivo, mentre facevamo colazione con caffè e banane, è arrivato il mio amico cristiano, e da quel momento non mi ha più abbandonato. Era diventato il mio fedele aiutante di campo.

Con il suo aiuto, abbiamo reclutato un cinquantina di uomini, a un franco congolese al giorno, per i lavori di fatica. Ogni giorno il loro numero aumentava come per incanto.

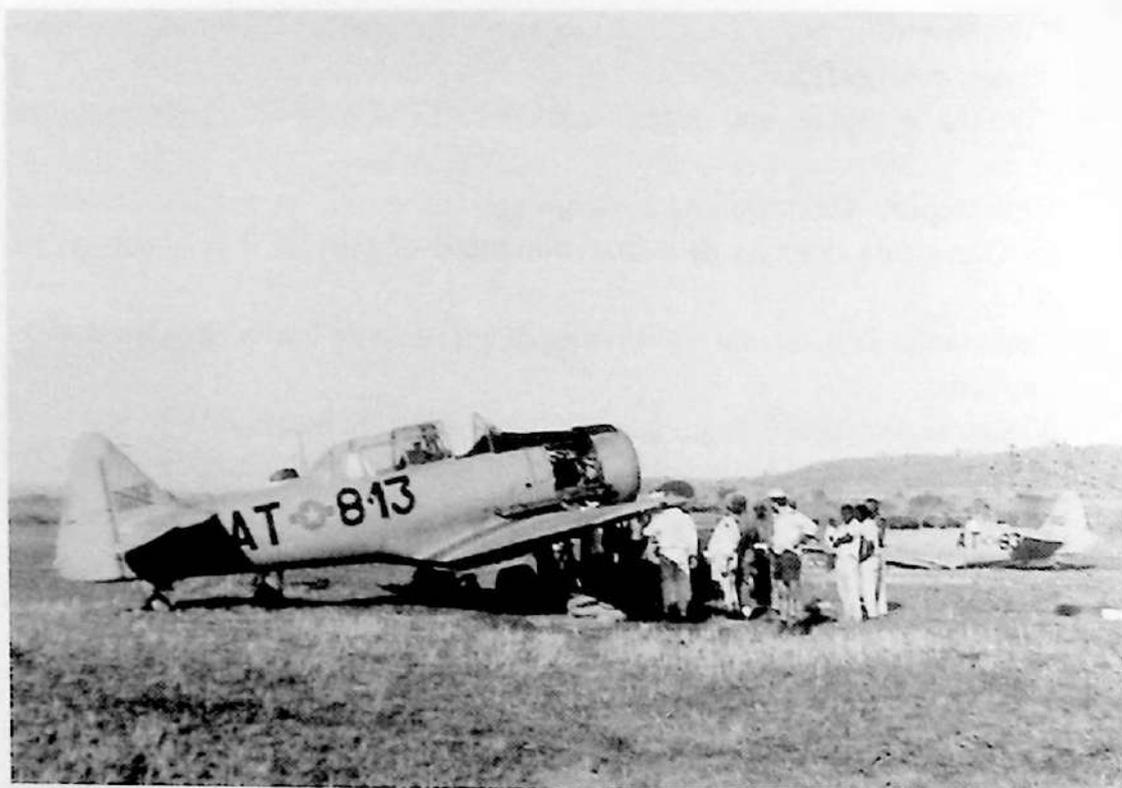
È arrivato a bassa quota il Dakota. Subito abbiamo acceso la radio campale. Il collegamento era ottimo. Abbiamo confermato che tutto andava bene, e abbiamo preso appuntamento per i prossimi giorni.

Dopo solo due ricognizioni, abbiamo sospeso il servizio perché era superfluo.

Abbiamo iniziato a lavorare per primo sull'aereo di Lenga Lenga, l'AT-813, che appariva come il più danneggiato. Per sollevarlo Palomba ha disposto tutto intorno alle ali, una fila di uomini che sembravano, da lontano, tante formiche nere intente a trasportare un calabrone giallo.

Palomba saltellava lanciando ordini in romanesco, ma avevo l'impressione che gli indigeni si fossero già organizzati tra loro in piccoli gruppi che obbedivano sempre ad un capo. L'eccitazione era al suo acme:

“*Guenda!* RRRR” e sollevavano di una trentina di centimetri l'ala, mentre un altro gruppetto si affrettava ad infilarvi sotto i sacchetti di sabbia. Pensavo che, in scala ridottissima s'intende, si ripetesse l'epopea della costruzione delle piramidi. Invece dei blocchi di granito, si sollevavano quasi due tonnellate di acciaio e alluminio.



*Kabumbulu. Si lavora per rimettere i T.6 in condizioni di decollare...*



*... ma il "capo" va a caccia di elefanti.*

“*Guenda!* RRRR”, e l’aeroplano arrivava finalmente ad una altezza sufficiente per permettere di piazzare i martinetti idraulici.

Bene. Abbiamo lasciato gli specialisti al loro lavoro di ispezione e di riparazione. Nino ed io, con un altro gruppo di paesani armati di lunghi machete abbiamo cominciato a sfalciare l’erba per improvvisare la pista di decollo. Il calore era torrido, ma lavoravamo... come negri.

Ad un certo momento ho visto Stura camminare a grandi passi nell’erba alta per misurare una distanza. Gli ho gridato:

“Nino! I serpenti!”. Lui si è girato e con il braccio sinistro e la mano destra mi ha rivolto un eloquente segno. Ormai si era ben africanizzato.

In pochi giorni i due velivoli erano stati rimessi sulle loro gambe e ripuliti dal terriccio.

Poi sono state smontate le eliche. Con il fiato sospeso abbiamo aspettato il verdetto dell’ingegnere che, con il suo micrometro, controllava lo stato dell’albero motore.

“I motori sono OK”.

*Nunc est bibendum*, ho pensato, ma non c’era niente da bere, altro che il latte di cocco fermentato (e nero di mosche morte) che i paesani ci offrivano generosamente.

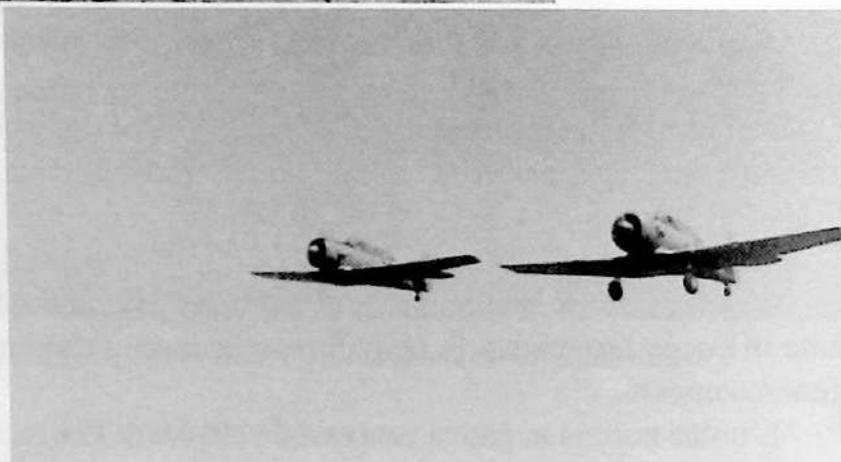
L’unica notizia negativa veniva dal velivolo di Lenga, che aveva atterrato con il carrello non completamente retratto. L’attuatore idraulico aveva forzato la centina su cui era fissato, e l’aveva sfondata. Impossibile la riparazione sul posto. Si doveva bloccare il carrello in posizione estesa e volare così. Poco male.

Adesso che i lavori più grossi erano stati completati, potevamo pensare anche alla vita... di società.

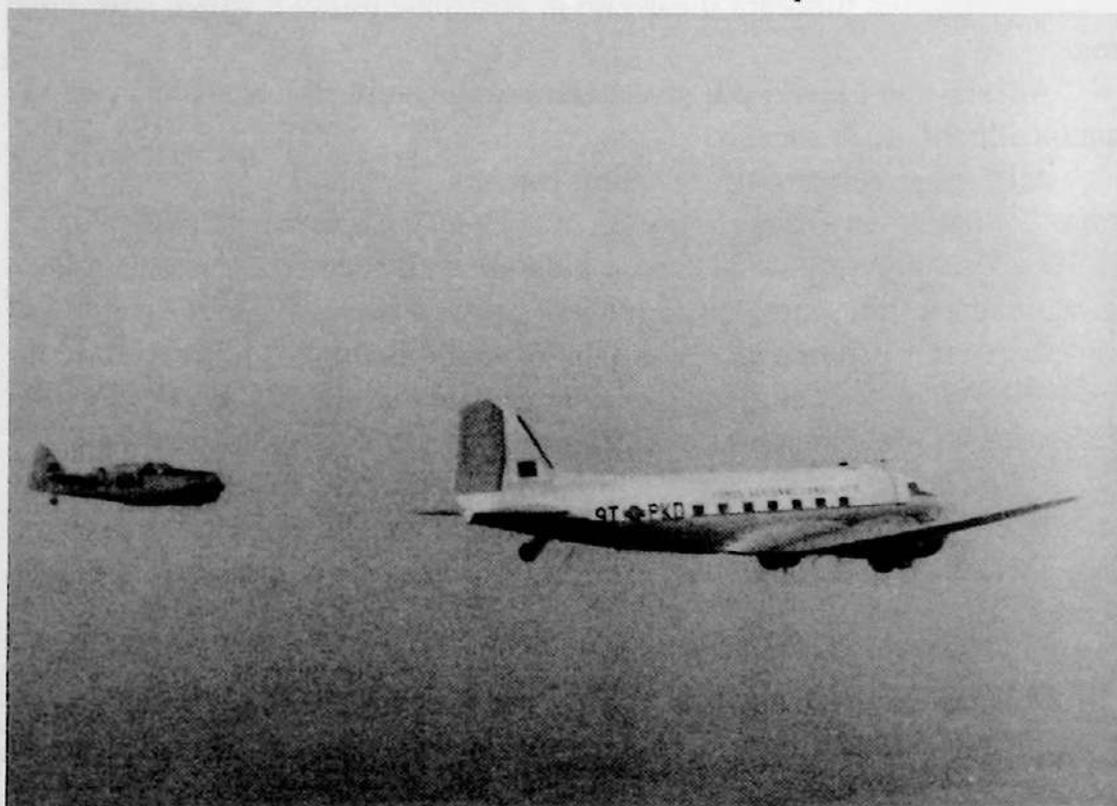
Alle sei si smetteva di lavorare, perché il tramonto (eravamo a soli 7° sotto l’equatore) era molto breve e il buio invadeva la savana in pochi minuti. Durante quel breve lasso di tempo, il cielo era diviso nettamente in due emisferi: uno, ad est, blu scuro, con la luna e l’altro, ad ovest, dorato di sole. Ma al buio avevo notato strani movimenti intorno alla villetta semidiroccata dove mi ero trasferito, unico del gruppo, per ostentare la mia condizione di capo. Evidentemente i miei ragazzi non disdegnavano le grazie delle negrette locali.

Visto che la cosa non creava problemi, ho permesso che lo scandalo continuasse, ma ho preteso almeno che rivoltassero, dopo l’uso, il mio materasso che, allo scopo, era stato contrassegnato su un lato con un vistoso segno di pennarello.

Abbiamo ricevuto anche la visita di due personaggi che dovevano godere di molta autorità sul villaggio. Non ricordo da dove venissero né quale fosse la



*Missione compiuta. Il decollo da Kabumbulu. Il passaggio di saluto a chi ha lavorato tanto, e sotto: Il volo di rientro a Léopoldville.*



loro carica. Mi hanno raccontato che, molto a sud lungo il fiume, gli elefanti avevano devastato le coltivazioni. Avevano quindi deciso di permettere l'abbattimento dei due esemplari più grossi. Ero invitato a partecipare alla battuta di caccia, il giorno successivo. Ho accettato l'invito, mi sono fatto consegnare dal caporale congolese un fucile FAL (Fusil Automatic Léger), ottima arma, ma del tutto inefficace contro l'elefante, e prima dell'alba, tra i rimproveri di Stura che non approvava questa mia leggerezza, mi trovavo in piroga sulle acque nebbiose del Lualaba in compagnia di quattro cacciatori baluba armati di lunghe lance.

Giunti sul posto, è iniziata una estenuante marcia nella savana, guidata dal più piccolo dei cacciatori, che precedeva il gruppo eseguendo una strana danza che mimava i movimenti dell'elefante. Gli elefanti erano passati di lì. Avevano lasciato montagne di sterco sul terreno e denudato le acacie della loro cortecchia. Non potevo comunicare con i miei compagni di caccia, ma avevo capito che dovevamo affrettarci, se volevamo raggiungere le bestie, che erano passate molto prima di noi. Finalmente, quando il fucile era diventato di piombo sulla mia spalla, il piccolo ha smesso di danzare, ha indicato il sole, e io ho capito che sarebbe stato impossibile vedere gli elefanti prima di notte. Con grande sollievo da parte mia, è iniziata la marcia di ritorno verso la piroga. La stanchezza non mi ha impedito di godere in tutta la sua grandiosità la bellezza selvaggia del fiume al tramonto, e l'armonia dei richiami di mille animali.

Le eliche nuove sono state montate, le parti danneggiate dei flap sostituite, un poco di benzina è stata travasata dai miei serbatoi in quelli del AT-813 e, dopo una accurata ispezione, gli aeroplani sono stati dichiarati dal tenente Palomba pronti per il volo.

Il giorno dopo, il 17, avremmo fatto la prova motore e, senza indugio, decollato per andare a Manono.

La sera eravamo come in uno stato di euforia, che si è tramutato in uno stupefatto bacchanale (a base di cocco) quando siamo stati letteralmente trascinati al centro del villaggio per partecipare ad una festa di saluto in nostro onore. Io ero seduto di fianco al capo, sempre sorridente e compiaciuto. Mi ha offerto un bicchierino di un liquore che lui aveva appena bevuto con apparente gusto. Cribbio! Era benzina!

Poi sono cominciate le danze. I ballerini si disponevano, a turno, sui quattro angoli di un piccolo spazio, poi, tutti insieme, correvano verso il centro per urtarsi violentemente con il ventre proteso. Dopo grasse risate e affettuosi schiaffoni, ritornavano in fila aspettando di nuovo il loro turno.

La mia partner era certo mamma, riconoscibile perché uno dei seni era normale e grazioso, mentre l'altro, quello usato per l'allattamento del piccolo appeso dietro le spalle, le pendeva sullo stomaco come un calzino. Quando avveniva l'incontro al centro pista, ero gratificato da una sonora tetta in faccia.

I motori rombavano a meraviglia, i soldati erano schierati per il saluto, Palomba aveva preso il comando della piccola colonna per il rientro. Potevamo essere soddisfatti, la missione era quasi compiuta.

Prima Nino, con l'AT-834, poi io, con l'AT-813, all'una e mezza abbiamo preso il volo dalla 'nostra' pista per fare un ampio giro intorno al villaggio, un po' per provare i velivoli e un po' per salutare gli amici. Poi abbiamo attraversato il fiume, e venti minuti dopo il decollo eravamo a Manono.

Palomba e gli specialisti sono arrivati il giorno dopo, senza troppe avventure.

Il direttore della Geomin, riavuto il suo camion, era diventato cordiale.

Ci ha raggiunto anche il capitano Albano con il suo 9T-PKD, portando i fusti di benzina per i T6.

Due giorni di riposo, anzi di ozio a Manono, poi, il 20 maggio, con i tre aeroplani in formazione, siamo partiti per tornare a casa.

La rotta la conoscevamo bene, oramai. Sosta a Lulua, a Kikwit (dove mi sono nascosto dentro il Dakota per evitare... discussioni con il comandante dei soldati) e l'ultima tratta di due ore di volo a Léopoldville.

Siamo passati in formazione stretta sul monumento a Stanley, che era vicinissimo alle Terrasses, sede del Distaccamento italiano, per annunciare il nostro arrivo e il nostro successo.

Dopo l'atterraggio a N'Dolo, abbiamo atteso invano che qualcuno si degnasse di venire ad accoglierci.

Stura ed io ci siamo messi tranquillamente alla macchina da scrivere per stendere, a caldo, la relazione sulla missione compiuta. Ricordo che abbiamo notato con soddisfazione che corrispondeva punto per punto al piano di operazioni scritto prima di partire. La relazione terminava con la proposta di encomio a tutto il personale, che aveva agito con dedizione, abilità professionale e coraggio.

Ritornati con i nostri mezzi al Distaccamento, abbiamo incontrato il Colonnello Conti, che era rientrato dall'Italia, livido in volto.

"Poi lei mi racconta...", con il tono di chi vuole intimorire.

"Ho già scritto la relazione, comandante". Altro che encomio, ho pensato, questo mi sbatte davanti a una corte marziale.

Non sapendo dove trovare chissà quali mie colpe, se ne è uscito con questa stronzata:

"Lo sapeva che in magazzino avevamo i cannocchiali?"

Aeroporto di Brindisi. Scuola di volo dell'Alitalia. Tre di giugno 1966.

Mi presento a Brindisi alla vigilia degli esami per il brevetto di 3° grado degli allievi piloti destinati ad essere assunti dalla Compagnia di Bandiera, inviato da Civilavia come ispettore di volo.

Dopo aver fatto un volo di aggiornamento sul Macchi MB 326 D con il Direttore della Scuola, comandante Pozzessere e concordato il programma degli esami cui avrei sottoposto gli allievi, chiedo di ritornare in volo da solo per ripassare alcune manovre.

“Sai, Pozzìo, vorrei fare qualche stallo nelle varie configurazioni e rivedere se nella vite gli alettoni si... agitano, anche nel D, come nelle altre versioni del Macchino. Poi un avvicinamento VOR e un paio di atterraggi. Mi basta un'oretta di volo”.

“Certamente, ZAC, prendi l'India Uniform nel pomeriggio, dopo l'attività della scuola”.

Alle sei e mezza di sera mi presento in linea di volo e chiedo al Crew Chief (capo specialista) di aiutarmi a fare i controlli pre-volo all'I-ADIU. Tiro fuori dalla tasca del giubbotto la 'check list', inizio l'ispezione pre-volo accompagnato dagli sguardi interrogativi dello specialista. Verso la fine del giro intorno al velivolo sentivo i suoi occhi fissi sulla mia nuca. Quest'uomo è strano – ho pensato – non sarà forse un menagramo? Quando poi mi sono avvicinato all'ala sinistra, su cui era appoggiato il Quaderno Tecnico di Bordo (che anche alla Scuola era chiamato 'er libro de fero', come a Fiumicino, perché aveva la copertina in lamierino), lo specialista, rapido come un gatto, mi precede, afferra 'er libro' e borbotta:

“No... signor... no, lo devo compilare...”, e sparisce di corsa nell'hangar. Rimango vicino all'aeroplano stupito ed interdetto, ma dopo due minuti il capo specialista ritorna di corsa con il libro da firmare e uno smagliante sorriso.

“Ecco comandante, firmi qui, al resto ci penso io!”, e con zelo si affretta ad aiutarmi nella complicata operazione di legarmi al seggiolino eiettabile, con l'intricato incrocio di cinghie blu e gialle.

Eseguo la messa in moto e non penso più a quello strano uomo che adesso mi saluta con il pollice sollevato e la faccia simpatica.

La sera, a cena, Pozzessere mi racconta ridendo che, dall'hangar, il capo specialista lo aveva chiamato al telefono, tutto concitato, per dirgli che “... quell'allievo, appena arrivato stamattina, vuole decollare da solo!”.



*Oklahoma City, la sede della FAA Academy.*



*Douglas DC 6 B, N-115,  
il "piccolo" aeroplano su cui ho fatto il brevetto americano.*

La Direzione Generale dell'Aviazione Civile aveva deciso di qualificare i propri ispettori di volo inviandoli negli U.S.A., presso la F.A.A. (Amministrazione Federale dell'Aviazione) per frequentare i corsi necessari.

Il capitano Armando Taini ed io, i due ispettori più giovani, ci siamo presentati ai primi di dicembre del 1967, all'FAA Academy di Oklahoma City, pronti per iniziare una lunga serie di corsi e di esami.

Per prima cosa, naturalmente, ci è stato richiesto di compilare una domanda di iscrizione: nome - cognome - numero del brevetto di pilota civile...

"Non abbiamo il brevetto di pilota di linea, noi siamo militari, piloti da caccia". Il brevetto era indispensabile per essere ammessi a frequentare questo corso ispettori.

Il Superintendent dell'Accademia ci ha proposto di ottenere il brevetto presso di loro, ma questo avrebbe richiesto una spesa aggiuntiva notevole per le lezioni e le ore di volo.

Frenetico scambio di telegrammi tra Roma e Washington e alla fine siamo stati autorizzati a conseguire il brevetto che ci mancava, direttamente presso la FAA. È stato deciso di far seguire a noi due poveri piloti militari il "corso macchina" per l'abilitazione al pilotaggio del DC 6 B, integrato da lezioni teoriche per il conseguimento del brevetto commerciale e culminante con un esame in volo comprendente le manovre per le due abilitazioni.

La nostra passeggiata culturale si era tramutata in un impegno titanico, anche per il tempo limitato che avevamo a disposizione.

Il 22 gennaio del 1968 mi sono trovato, dopo 194 ore di lezioni teoriche e un addestramento di 34 ore sul simulatore di volo, seduto al posto di sinistra del Douglas DC 6 B, il più grande aeroplano che avessi mai pilotato. Aveva quattro motori Pratt & Whitney R 2.800 con 18 cilindri, che sviluppavano ognuno 2.500 C.V. Le sue ali avevano una apertura di 36 metri e pesava, a pieno carico, 50 tonnellate.

Ero là, quasi incredulo di quello che stavo per fare. Fuori dal finestrino, giù in basso, vedevo il meccanico che mi segnalava pronto il motore numero uno. Sapevo a memoria la procedura, ma seguivo la lettura della lista dei controlli fatta dal motorista di bordo, sotto lo sguardo vigile di Parkman, l'istruttore. Quando, accompagnato dal solito sbuffo di fumo bianco, il motore si è messo in moto, ho provato un senso di soddisfazione misto allo sgomento per l'avventura che stava per incominciare.

Su questo apparecchio io non ero il padrone assoluto, come sui caccia, ma facevo parte di una squadra addetta alla condotta di un vascello volante. I

motori non erano sotto il controllo della mia mano sulle manette, ma la potenza era regolata, dietro mio ordine, dal motorista che manipolava la pressione di alimentazione, i giri delle eliche e il titolo della miscela, seduto al centro della vasta cabina.

A quel tempo avevo forse 2.500 ore di volo, ma quando ho rilasciato i freni ed il DC 6 B, N-115, si è mosso avviandosi verso la pista dell'aeroporto Will Rogers, mi sono comportato con la stessa circospezione che avrei avuto al mio primo decollo.

Il primo volo è durato 3 ore e 55 minuti, e si è concluso con un'ora di volo strumentale.

Dopo altre venti ore, anche di navigazione a El Paso, abbiamo sostenuto il doppio esame, di abilitazione al tipo di velivolo e di brevetto. Ma quel giorno dell'esame, il 12 febbraio del 1968, il vascello volante era diventato per me un aeroplano docile e sicuro, con il merito, per di più, di avermi fatto guadagnare la licenza ATP (Airline Transport Pilot) n° 1818875 e la simpatia dei miei istruttori.

Ancora una volta riscontravo che l'aviazione è nido di amicizia.

Conseguito il brevetto, Taini ed io abbiamo poi frequentato un corso di quaranta ore per la cosiddetta "Special Air Carrier Operation Indoctrination", il motivo per cui eravamo stati inviati in America. Ad integrazione del corso abbiamo fatto anche una decina di ore di volo pilotando il Lear Jet 23, N-1967L ed altrettante sul quadrigetto Boeing 720, N-113.

Nuovi istruttori, nuovi amici, vero Karl South, vecchio brontolone, mago del Lear Jet?

## 1968, EASTERN AIR LINES

La qualificazione per essere impiegati come ispettori di volo, dopo il corso F.A.A., prevedeva anche l'abilitazione al pilotaggio degli aerei sui quali avremmo effettuato le ispezioni.

Perciò l'F.A.A. ci ha inviato, sotto contratto con la Eastern Air Lines, che disponeva di questi velivoli, a Miami in Florida per abilitare Taini sul DC 9, e me sul DC8.

La EAL aveva i DC 8-21 che portavano 156 passeggeri.

Le dimensioni di questo bestione non mi hanno intimorito, dopo aver volato con il Boeing, tuttavia erano di tutto rispetto. L'apertura alare era di 43,5 metri, il velivolo pesava, a pieno carico, 125 tonnellate ed era spinto da quattro turbogetti Pratt & Whitney JT4-A che sviluppavano, al decollo, 7.600 Kg di spinta ciascuno.

La tanto decantata Florida non mi era sembrata, al primo incontro, così meravigliosa.

La down town Miami, in quei tempi, non era invero molto linda ed il mare non brillava di quell'azzurro mostrato nei manifesti turistici. Ma noi avevamo ben poco tempo da dedicare al turismo.

Durante otto settimane, quando non eravamo occupati a combinare guai sul simulatore di volo, eravamo in classe o nel nostro piccolo motel a studiare, come liceali la vigilia dell'esame di maturità.

I turni al simulatore erano della durata di quattro ore, e per ben trenta ore ho dovuto lottare, usando le procedure di emergenza, contro le più atroci avarie, qualche volta doppie e simultanee, provocate ai vari impianti dallo spietato istruttore.

Ma in volo, per 28 ore e 42 atterraggi, tutto ha funzionato bene su quel meraviglioso aeroplano.

Non nel primo volo, però, il 24 aprile 1968, in piena notte e in mezzo all'Atlantico.

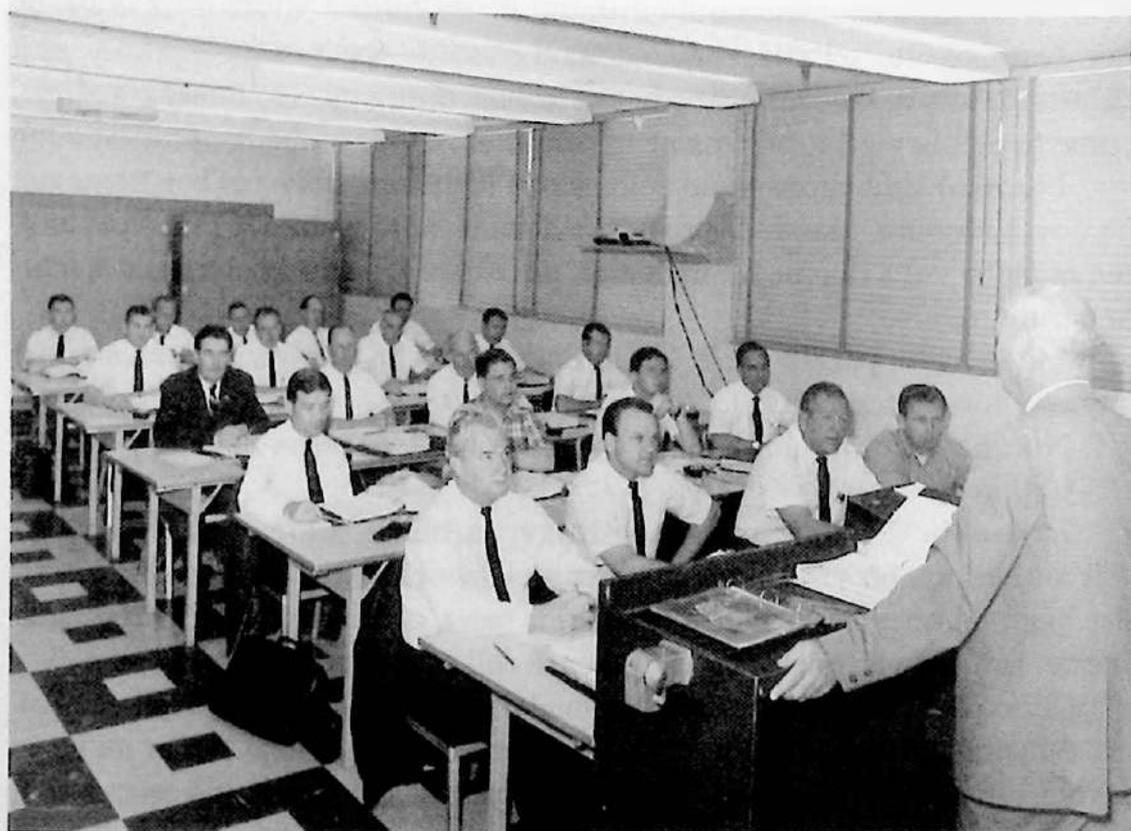
Erano le 23,30 e mentre pilotavo a mano, cioè senza l'ausilio dell'autopilota, ho visto l'orizzonte artificiale inclinarsi subdolamente a sinistra, per poi mostrare una bella bandierina rossa, con la scritta GYRO sul quadrante. Era l'avvertimento di inefficienza dello strumento.

"Ecco qua, il triangolo delle Bermude!" (Ci eravamo proprio nel centro).

Ma non era il momento per quelle facezie. Il comandante Taylor mi guardava in attesa delle mie decisioni. Gli ho chiesto di asservire il mio orizzonte al giroscopio n.2, ruotando l'apposito interruttore.



*Miami, 1968. Dc 8/21 con l'istruttore Bob Taylor.*



*Miami, 1968. Scuola a terra Eastern AA.*

Questo avrebbe risolto il problema, se fosse dipeso da una avaria al mio giroscopio, il n.1.

Dopo il passaggio sul gyro n.2, la bandierina è rimasta esposta.

“Cosa significa questo?”, mi ha chiesto Bob Taylor con calma.

“Che non dipende dal gyro. Forse è l’amplificatore del mio strumento”.

Così, alle 24,00 abbiamo atterrato sull’aeroporto di Miami.

Il DC 8 mi aveva dato il suo avvertimento, al nostro primo incontro: stai attento e cerca di sapere sempre cosa si deve fare, se qualcosa va storto.



*Miami, 1968. Saluto del funzionario FAA.*

L'Ufficio Navigazione di Civilavia aveva ricevuto segnalazioni di un malfunzionamento del sistema di atterraggio strumentale (ILS) per la pista 29 di Genova.

Sono stato incaricato di osservare alcuni avvicinamenti ILS su quella pista allo scopo di raccogliere elementi utili alla spiegazione del fenomeno ed a eventuali provvedimenti correttivi.

A Fiumicino, nella Stanza numero Uno della sede Alitalia, dove si radunano gli equipaggi per la preparazione dei voli, mi presento per essere aggregato ad un volo in partenza per Genova.

“Sì, lo diremo al comandante Bucciero che va a Genova tra un'ora”, mi dice il flight dispatcher.

Questo mi fa molto piacere, perché Renato è uno dei miei più cari amici, compagno di Corso all'Accademia ed anche lui ex pilota del Quarto Stormo.

Poco dopo arriva Bucciero, ci abbracciamo, gli spiego il motivo della mia missione e, dopo aver controllato il piano di volo, ci incamminiamo verso l'aeroplano facendo subito progetti per una bella cena di pesce a Genova.

L'aeroplano è un Caravelle. Non sono abilitato su questo tipo, ma volentieri aiuto Renato durante il laborioso rito dei controlli pre-volo leggendo le voci della lista e osservando l'esecuzione delle azioni richieste. L'equipaggio non è ancora arrivato, ma completando la lista dei controlli risparmiamo tempo.

“Strano che non sia ancora arrivato nessuno” dice Renato. “È già tardi e ancora non imbarcano i passeggeri”.

Sintonizzata la radio sulla frequenza di compagnia, la 131.8, chiediamo cosa succede al volo.

È un'ora che aspettiamo e non si vede nessuno.

“Finalmente la sentiamo, comandante, è un'ora che l'aspettano, hanno già imbarcato i passeggeri!”

“Hanno imbarcato? Su quale aeroplano?”

“Sull'I-DABE, è al parcheggio 24!”.

“Perbacco, noi siamo sul BW. Abbiamo sbagliato aeroplano”.

Via di corsa sul piazzale verso il BE.

Renato si infila rapido al posto di sinistra e ordina al secondo pilota di chiedere la messa in moto.

“Comandante, ma i controlli...”.

“Non c'è tempo, li ho già fatti sull'altro aeroplano...”.

Nel giugno del 1967 ero a Gorizia per esaminare gli allievi dell' Aero Club di Trieste, aspiranti al brevetto di pilota. Terminati gli esami, Luciano Olivieri, il bravissimo istruttore del Club, rimproverandomi quando ho detto di non aver mai avuto il tempo per dedicarmi al volo a vela, mi ha sfidato a fare tutta l'attività necessaria al conseguimento del brevetto in un solo giorno.

Il 4 giugno non era certo una giornata idonea per veleggiare. Il cielo era grigio, coperto da nubi stratificate. Ma era buona per i primi voli di scuola, senza vento ne turbolenza.

Volando dal mattino presto fino a sera, ho fatto con il Canguro I-AEIC tre voli guidato da Olivieri, poi il decollo da solo, poi il passaggio sul Passero, I-FOLQ e sull'M.100 S, I-VILF, completando il numero di ore di volo minime richieste dal Ministero, registrato su uno stralcio dei voli con tanto di firme e timbri.

L'esame l'ho superato, dieci giorni dopo, a Rieti, dove ho fatto qualche altro volo con il CVV 8 Bonaventura, I-CONV e il Canguro, I-AEIG.

Da allora mi sono sottoposto volentieri alla rustica disciplina di Ettore Muzzi, il rispettatissimo e amato direttore del Centro Nazionale di Volo a Vela, che non risparmiava, a chi commetteva errori, l'appellativo di... "Pepperone!".

A Rieti passavo quasi tutto il mio tempo libero, e dopo essere stato abilitato a trasportare un passeggero, spesso portavo con me Ursula, la mia figlioletta di tredici anni. Dopo poco tempo aveva imparato a pilotare l'aliante, tanto che io mi limitavo ad intervenire sui comandi solo quando era necessario ritrovare la termica che Ursula regolarmente perdeva dopo il secondo giro di spirale.

Era una giornata serena. L'aria era tersa, senza una nuvola. Ci siamo sganciati dal traino a 1.000 metri, Ursula e io, sul Ka 13, I-CENN, per fare una lunga planata, visto che quel giorno non avremmo trovato termiche di sicuro. Come al solito pilotava Ursula.

Quando, ancora alti, siamo ritornati in vicinanza del campo, l'aliante è stato scosso da una breve vibrazione accompagnata da un suono sordo, come un tonfo. Sembrava che la tela della fusoliera suonasse come un tamburo.

"Ursula, hai sentito?".

"Sì, cos'è papà?".

"Non so...", e arriva un secondo botto, ancora più forte. Questo aliante si sta smontando, ho pensato con terrore, ma con la voce più calma che riuscivo a controllare ho continuato:

“Adesso atterriamo e poi vedremo cosa è successo”. Fuori i direttori, velocità ridotta a 70 Km/h, e atterraggio diretto senza perdere tempo.

Ero chinato a controllare i timoni, la tela, le cerniere, gli attacchi, quando ho sentito la voce di Muzzi:

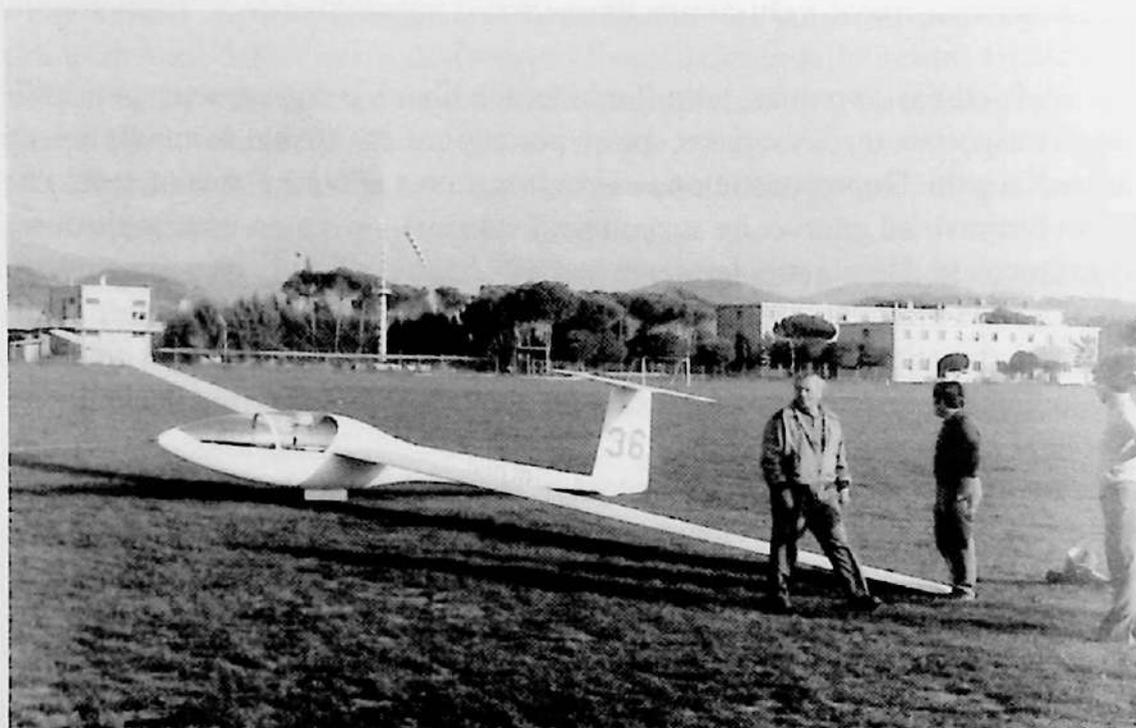
“Che fai? Perché sei sceso subito?”.

“Abbiamo sentito rumori strani, forti, in fusoliera e adesso guardo cosa c'è di rotto”.

“Rumori? Pepperone, non senti che sò le mine della cava di pietre?”.



*Aliante ASK-13 I-CENN a Rieti.*



*Ettore Muzzi mi assegna per la prima volta il Kestrel I-JOJO.*



*M-100 S, compagno dei primi voli.*



*Mia figlia Ursula con ASK-13 I-SANO.*

## 1971, PAURA PURA

Nel 1971, a Ciampino, eseguivamo i voli di collaudo, secondo le norme FAR 23, per l'omologazione del velivolo SVIT-70, I-FABO, progettato e costruito dal compianto comandante Renato Bucciero, mio compagno del Corso Ibis dell'Accademia Aeronautica. Era un piccolo biposto di costruzione metallica, munito di un motore Continental O 200 da 100 HP.

Per le prove di vite richieste dal regolamento, pensavamo fosse prudente indossare il paracadute. Allora non esistevano questi bei paracadute sottili e leggeri come una maglietta. Chissà dove, avevamo trovato un vecchio paracadute americano (li chiamavano verdoni) grosso e pesante.

Così bardato faccio quota per la prima prova: mezzo giro e poi un giro a sinistra. A 3000 piedi eseguo almeno tre volte lo stallo basilare a un "g". Tutto bene. L'ultima volta ritardo molto la manovra di rimessa per esplorare uno stallo avanzato. Si rimette da solo con l'ala sinistra più bassa, subito rialzata con un poco di pedale destro.

Coraggio, proviamo sta vite. Però questo paracadute mi impaccia i movimenti. Sono troppo vicino al cruscotto. Non sono legato bene, le chiappe si sollevano dal sedile. Non ho il coraggio. Perdo quota e atterro, un poco mortificato. E allora?

"Questo paracadute non è adatto. Preferisco provare con i movimenti più liberi".

Mi lego con le cinghie, stretto come un salame, senza paracadute, e riparto. So che i comandi sono adeguati per la rimessa dalla vite.

Quota. Direzione lungo la ferrovia. Velocità di stallo. Tutto piede sinistro e intanto leva ben dritta alla pancia. Oplà; conto i giri di vite: mezzo, uno, rimessa! In quel momento un rumore agghiacciante arriva dalla coda dell'aeroplano. Un RAT-RAT-RAT ritmico che vuol dire che... tra poco si rompe tutto! Dio mio, il paracadute!

Poi, di colpo, quando la paura si fa dolorosa, tutto ritorna silenzioso. Richiamata dolce, timida prova dei comandi a destra e a sinistra. Tutto normale.

Dopo l'atterraggio, spiego a Renato l'accaduto:

"Al primo giro un rumore fortissimo, come se si rompesse tutto".

Mentre parlo, mi appoggio alla fusoliera e... RAT, si ode un colpetto simile a quelli sentiti in volo. Scuotiamo la fusoliera e: RAT - RAT - RAT. Cosa ci sarà di rotto? Niente. Il braccio del contrappeso di compensazione dell'elevatore urtava contro le due guide laterali producendo quel rumore.

Potevamo lasciarlo così, ma abbiamo preferito variare la frequenza di oscillazione accorciando un po' il braccio e aggiungendo adeguato peso..

Le prove sono proseguite poi regolarmente.

Ogni tanto, nelle viti, nonostante la modifica, il braccio produceva un RAT. Ma non mi faceva più paura. Mi faceva compagnia.



*Il depliant illustrativo dello SVIT S.70 Beta ritrae l'I-FABO.  
S.V.I.T. era l'acronimo di Studio Velivolo Intensivo Turistico.*

#### S.V.I.T S.70 BETA

##### Dati tecnici

Motore	Roll Royce Cont. 0-200-A
Potenza	100 Hp
Capacità serbatoio	104 litri
Ottani benzina	80/87
Apertura alare	7,55 m
Lunghezza (senza ogiva)	5,53 m
Superficie portante	9,64 mq
Peso a vuoto	413 Kg
Peso totale	675 Kg
Posti	2

##### Prestazioni

Vne	257 Km/h
Velocità max crociera	212 Km/h
Velocità di stallo	64 Km/h
Rateo di salita	1365 f/m
Plafond pratico a pieno carico	12.000 feet
Autonomia	4 h 1/2

## 1971, SOSTA AD ATENE

La sosta ad Atene, quando facevo il pilota dell'Alitalia, mi è sempre stata gradita.

Era un giorno di assoluto riposo, dopo turni di volo faticosi, in una città accogliente e ricca di interessanti itinerari storici e... gastronomici. Anche quel giorno di fine ottobre mi sono svegliato di ottimo umore, al King George di Atene, e di buon grado ho accettato l'invito del comandante, mio vecchio amico, di fare una scappata al Pireo, dove avremmo potuto pranzare in uno dei tanti ristoranti sul porto, dove si trova del pesce sopraffino.

Molto rilassati, in short e maglietta, dopo un pasto degno delle nostre migliori aspettative, stavamo assaporando l'ultimo bicchiere di *resina* mentre il dondolio delle barche a vela, davanti a noi, nel porto, ci portava dolcemente verso un ovattato torpore.

“Questa è vita! E pensare che domani a quest'ora saremo...”.

“NO! È oggi! Abbiamo il turno corto!”.

Il decollo era previsto per le 13 e rotti, era appena passato mezzogiorno e la nostra decisione è stata fulminea. Siamo saltati su di un taxi urlando all'autista di correre all'aeroporto. Quando il caposcalo ci ha visti arrivare trafelati è rimasto inebetito per un istante, ma poi ci ha aiutato a salire a bordo, con la collaborazione delle hostess, senza dare troppo nell'occhio ai passeggeri, già imbarcati.

“Per favore, pensi lei a ritirare le nostre valige e le uniformi in albergo!”.

Finalmente e miracolosamente alle 14:35 il DC 9, I-DIKQ, ha decollato da Atene con un ritardo (... per cause tecniche...) abbastanza limitato.

E alle 16:30 atterrava a Fiumicino, pilotato da due turisti in short e maglietta, che hanno aspettato che tutti se ne fossero andati per sgattaiolare come ladri fuori dall'aeroplano.



## 1975, HO BALLATO UNA SOLA ESTATE

Dopo soli tre mesi di impiego con l'I-ITAL, HF-320 Hansajet di Aliserio, mi sono dimesso dalla ditta, dove ero trattato alla stregua di un autista, per aderire all'invito di Avioliquire, la nuova compagnia sorta dalle ceneri di Aertirrena, di rientrare nel mio ruolo di capo pilota, sempre sullo YAK 40.

La decisione è stata invero troppo affrettata, poiché Avioliquire ha stentato non poco, prima di diventare operativa. Si sa, lungaggini burocratiche e incertezze manageriali.

Infatti dopo il mio ultimo volo con lo Hansajet, il 3 aprile 1974, fino alla ripresa con lo YAK 40, il 2 ottobre 1975, per i voli di rinnovo del certificato di navigabilità dei velivoli, sarei rimasto... a disposizione sul mercato dei piloti. Per essere schietti, disoccupato.

In quel periodo la Nardi Aero Service aveva intenzione di organizzare il collegamento aereo dell'Isola d'Elba con Milano e Pisa. E pensava a me, come pilota, per realizzarlo. Non mi sono fatto pregare.

L'aeroplano da impiegare era il Beechcraft F50 Twin Bonanza. Si chiamava I-OGAM. Non era proprio bello, ma era...un tipo. Robusto, tarchiato, dava l'impressione di essere un bonaccione, come suggeriva il suo nome.

In cabina era arredato come una automobile di lusso dell'epoca. Davanti c'erano tre posti affiancati, per il pilota e due passeggeri. In fusoliera c'era posto per tre passeggeri su un divano disposto per il lungo, più una poltrona vicino alla porta di ingresso. Tutto l'arredamento era foderato di prezioso panno nero.

I suoi motori erano due Lycoming GSO 480 che al decollo erogavano 340 CV. La loro mole limitava la visibilità sui due lati, ma il loro brontolio durante il volo mi dava una sensazione di sicurezza.

Ho preso alla mano questo bel tomo in due ore, con quattro atterraggi, assistito dall'ingegner Enzo Nardi, al quale mi lega da allora una duratura amicizia.

Il 5 giugno, I-OGAM ed io, eravamo all'Elba pronti per iniziare la "linea". Era una cosa veramente a conduzione familiare. Angela, quando era libera dal servizio di hostess Alitalia, faceva pubbliche relazioni e vendeva i biglietti, il comandante Dodi Bartolini era il capo scalo e flight dispatcher ed io facevo i controlli, curavo i rifornimenti e pilotavo l'aereo.

Eccome se lo pilotavo. Con due, talvolta quattro o cinque voli al giorno, compresi i charter a Bastia e Nizza, ho fatto, per questo servizio, 120 ore di



*L'Hansajet I-ITAL di Aliserio a Linate.*

volo e non ho mai cancellato una partenza. La configurazione della cabina favoriva un contatto diretto con i passeggeri, che partecipavano al volo con confidenza.

L'11 agosto sono partito da Linate alle 17,04 con il cielo sereno, ma avevo in vista, sui Giovi, grosse nubi bianche. Purtroppo queste nubi mi hanno accompagnato lungo la rotta e, viste dal di dentro, erano diventate nere e turbolente. I passeggeri, vedendomi tranquillo, non sembravano emozionati dal volo strumentale e dalla turbolenza.

Dopo un'ora dal decollo, ho chiamato la radio di Marina di Campo, l'aeroporto dell'isola d'Elba, per avere il bollettino meteorologico. Brutte notizie: violento temporale in atto. Pisa, l'aeroporto alternato, aveva tempo buono, e potevo riparare lì per aspettare che il temporale passasse.

Con i passeggeri ho fatto una specie di assemblea per decidere insieme il da farsi. Ho proposto due soluzioni:

- atterrare a Pisa. Avrebbe comportato un atterraggio e un decollo in più, con una probabile perdita di tempo di oltre un'ora per le varie operazioni di sbarco e reimbarco.

- scendere a bassa quota sul mare e attendere la fine del temporale andando a visitare dal cielo le isole di Gorgona e di Capraia.

All'unanimità i passeggeri hanno scelto di fare il giro turistico, dimostrando come i nostri voli si svolgessero in un ambiente cordiale. La tratta Milano-Elba, che in media durava un'ora e dieci, quella volta è durata un'ora e cinquantacinque minuti, ma i passeggeri non sapevano che in quel modo ave-

vo risparmiato il costo delle tasse di atterraggio a Pisa e dei diritti di scalo, oltre al ciclo dei motori.

Nell'isola ero alloggiato al Residence Marina 2, dove godevo di una calda ospitalità.

Un sabato rientravo da Linate con la prospettiva di passare una allegra serata, poiché avrei fatto parte della giuria in una gara di danza ai bordi della piscina, in cui sarebbe stata premiata la coppia meno vestita.

Dopo l'atterraggio, mi stavo affrettando per andare a cambiarmi quando Dodi mi ha raggiunto correndo:

“Zac, hai benzina? Puoi tornare di corsa a Milano? Abbiamo un ustionato grave e solo tu puoi salvarlo”.

Solo allora ho visto l'autoambulanza che attendeva al bordo della pista.

Presto, che non bisognava perdere tempo. Imbarcata la barella con il ferito e due accompagnatori, ho messo in moto e ho decollato come una furia. Siamo arrivati a Linate alle 19,29. Ci aspettavano.

Il ragazzo, che si era procurato ustioni di terzo grado tentando di accendere un fuoco con l'alcool, era salvo.

Ho passato la notte a Milano, all'Ascott.

Chissà come sarà stata la coppia meno vestita del Marina 2?

Il 9 settembre, dopo un lungo volo a Staverton e Gatwick per conto della Nardi, ho lasciato il mio Bonaccione a Linate per ritrovare lo YAK 40 di Avioligure, che mi aspettava a Firenze.



*Beechcraft F 50 Twin Bonanza I-OGAM fotografato all'Isola d'Elba.*

## 1976, RITORNO ALLO YAK... CON CALORE

I primi due mesi di attività nella nuova compagnia Avioligure mi hanno visto impegnato per il rinnovo del Certificato di Navigabilità dei due aeroplani e nei voli di addestramento degli equipaggi, eseguiti sugli aeroporti di Pisa e di Ciampino.

L'aeroplano, ereditato dalla Aertirrena, era il trireattore YAK 40. Di fabbricazione russa, aveva una apertura alare di 25 metri, il suo peso massimo era di 14.700 Kg e i suoi motori AI-25 sviluppavano ciascuno 1.500 Kg di spinta. Portava 24 passeggeri più due piloti e l'assistente di volo. Non era il massimo del conforto, né era all'avanguardia della tecnica, ma era un onesto aeroplano, facile da impiegare.

Nei voli di prova per il rinnovo del C/N quasi sempre era la Fiorenza, già anziana dell'Aertirrena, a svolgere le funzioni di copilota. Fiorenza è la figlia del nostro grande asso dell'aviazione Mario de Bernardi, detentore di tanti primati, ed oggi è considerata la guida e capostipite delle nostre donne pilota commerciali. La preferivo non solo per l'amicizia che ci legava, ma per la sua diligenza e abilità professionale.

A Pisa, quel 31 gennaio 1976, avevamo appena decollato con l'I-JAKI quando sul cruscotto centrale si è accesa la luce rossa del "Master Fire".

"Fiò, abbiamo il fuoco!".

Fiorenza aveva già visto la luce di avviso sul pannello posto nel cielo della cabina, che indicava l'incendio al motore sinistro ed ha annunciato:

"Isolare il sinistro!", poi sveltissima, mentre io portavo la manetta in posizione di cut-off ha afferrato la lista dei controlli di emergenza e, leggendo le voci opportune, ha chiuso la valvola del carburante di sinistra, ha azionato la prima scarica dell'estintore ed ha disinserito la pressurizzazione di cabina.

Nel frattempo io avevo corretto lo sbandamento provocato dalla perdita del motore e portato l'aeroplano nel tratto sottovento del circuito, pronto per un eventuale atterraggio immediato.

Ma la voce calma di Fiorenza mi ha rassicurato:

"Le luci sono spente, pare che l'incendio sia estinto".

"Sai, Fiorenza, io andrei ad atterrare a Firenze, così l'aereo potrà essere riparato in hangar e tutto è più semplice. Se atterriamo a Pisa ci sarà una inchiesta e non ce la caveremo più".

"Sono d'accordo. Speriamo solo che non prendano fuoco anche gli altri...". Così, comunicate alla torre le nostre intenzioni, senza far cenno all'incendio, ci siamo diretti a vista, con due motori, verso l'aeroporto di Peretola.

"Ti sembra giusto?".

"Che cosa, Fiò?".

“Porco cane, ti sembra giusto che l’assicurazione...”.

“Cosa c’entra l’assicurazione. Vedrai che avremo un motore nuovo”.

“No! La NOSTRA assicurazione. Lo sai che, sul contratto, per i comandanti l’assicurazione è doppia di quella per i secondi?”.

“No. Non lo sapevo”.

“E allora... Se il motore esplodeva morivamo tutti e due bruciati! E se morivamo, tu prendevi il doppio ed io la metà. Come se, secondo l’assicurazione, io fossi bruciata solo a metà... Ti sembra giusto?”.

“Senti, Fiorenza, prima pensiamo ad atterrare, fin che siamo ancora crudi. Poi, se riusciremo a scendere con i nostri piedi da questa graticola, riprenderemo l’allegra conversazione...”.



*Yak - 40 EC I-JAKE all'aeroporto di Peretola.*



*da sinistra: Fiorenza De Bernardi, Luciano Nustrini, Manuela Faggian, Carlo Zorzoli e Rolando Tarengi.*

## 1977, YAK 40 A GENOVA

Avioligure operava la linea da Firenze a Roma e da Firenze a Milano, due volte al giorno, ma offriva anche voli charter nell'area del mediterraneo (Sardegna, Corsica, Algeria, Dalmazia).

I due aeroplani, l'I-JAKE e l'I-JAKI, volavano senza sosta e si fermavano solo per le ispezioni. Gli equipaggi avevano una intensa attività giornaliera: cinque o sei tratte per oltre cinque ore di volo, sempre strumentale. I piloti erano molto devoti alla professione, seguendo l'esempio di elementi straordinari come il campione Luciano Nustrini, o la Fiorenza de Bernardi. Anch'io, oltre al lavoro di ufficio, facevo la mia parte.

Per esempio, mercoledì 25 maggio 1977 ho volato cinque ore e quaranta minuti con sei decolli e sei atterraggi. Giovedì sono rimasto a riposo (in ufficio), ma venerdì 27 alle 10,13 ero già in volo, con l'I-JAKE, da Firenze a Genova. Due ore dopo andavo da Genova a Roma Ciampino, poi a Brindisi, poi a Pisa, infine sono ritornato a Genova. Da Genova sono partito quaranta minuti dopo, per posizionare l'aereo a Milano Malpensa, pronto per un altro volo charter il giorno dopo, da Milano ad Olbia. Ho atterrato a Malpensa alle 20,50 dopo sei tratte e sei ore e quarantun minuti di volo.

Ho dormito qualche ora al Palace di Varese, ma alle otto di sabato ero già a Malpensa per ricevere i passeggeri. Alle 09,40 decollavo, in rotta per Olbia. I passeggeri erano molto soddisfatti, e io mi sentivo gratificato dal buon lavoro. Verso mezzogiorno ripartivo da Olbia alla volta di Genova.

Avevo a bordo Gianpaolo Favero, un giovane pilota appena assunto, e volevo approfittare di quel volo senza passeggeri per fare un programma di addestramento. Oltre a me ed al pilota in addestramento, a bordo c'erano Alberto Grandinetti, secondo pilota titolare e l'assistente di volo Anna De Filippis, una napoletanina bionda e professionalmente molto esperta. La mattinata era serena e la visibilità ottima fino a Genova. Alberto ha ceduto il suo posto di destra a Gianpaolo e si è sistemato sul seggiolino centrale, dietro la consolle delle manette, per osservare il lavoro del nuovo arrivato.

"Non si smette mai di imparare", diceva scherzando. Anna sonnecchiava in cabina passeggeri. Doveva essere sfinita, povera creatura.

Ho lasciato fare tutto a Gianpaolo: rispondere alle comunicazioni radio, sintonizzare i radiofari, calcolare il tempo per iniziare la discesa.

La torre di Genova ci ha trasmesso il bollettino meteorologico: visibilità illimitata, vento di quindici nodi proveniente da 100°. La pista in uso è la 11. Bene, il vento è dritto in pista, condizione ideale per Gianpaolo di farmi vede-



Ritagli di giornale del 29 maggio 1977.



Genova. Lo Yak 40 I-JAKE finito in acqua a bordo pista mentre viene recuperato.

re un buon atterraggio eseguito a vista, perché a Genova l'avvicinamento strumentale (ILS) è disponibile solo per la pista 29. Chiedo di eseguire ugualmente la procedura strumentale per motivi di addestramento, e sono autorizzato a scendere sull'ILS per 290° fino a mille piedi, per poi deviare a sinistra ed entrare nel braccio sottovento della pista 11.

Tutto si è svolto regolarmente fino a quando ci siamo presentati in finale, con l'aeroplano ben allineato sulla pista e alla quota e alla velocità corrette. Gianpaolo comprensibilmente teso e concentrato per far bene, io apparentemente rilassato, ma pronto ad afferrare i comandi in caso di necessità.

Siamo arrivati sulla pista. Una bella richiamata, e il bravo JAKE ha appoggiato dolcemente le grosse ruote sull'asfalto. Dopo una breve corsa, anche il ruotino anteriore ha toccato la pista.

Pochi istanti dopo il contatto, l'aereo ha iniziato una violenta imbardata verso sinistra. Improvvisamente e senza una ragione. Istintivamente ho applicato tutto pedale destro, freno destro, alettone destro per tentare di fermare la sbandata. Tutto inutile; l'aeroplano ha continuato il suo moto ribelle come se una forza superiore lo guidasse. Dopo aver percorso un mezzo giro, ha superato la banchina e si è tuffato in mare, rimanendo fortunatamente con la fusoliera a pelo d'acqua, sostenuto sul fondale dall'estremità della semiala destra. Alberto ha subito sganciato e aperto la botola sul cielo della cabina, pronto ad uscire.

Ma io, dal mio posto, avevo visto che la punta dell'ala sinistra era rimasta appoggiata alla banchina.

In cabina, fino ad allora, non era entrata acqua.

“Uscite tutti sull'ala! Aprite la porta di emergenza!”.

Prima Anna, poi gli altri due, si incamminano sull'ala e raggiungono la terra senza neppure bagnarsi le scarpe. Io li seguo svelto, dopo aver agguantato la borsa con i documenti del velivolo.

Sulla banchina erano già arrivati i mezzi di soccorso, perché la loro sede era a poche centinaia di metri dal luogo dell'incidente.

Ancora non avevo un'idea di cosa fosse successo. Eravamo lì, tutti e quattro allineati a guardare increduli il nostro aeroplano affondato.

*Con quella faccia un po' così, che abbiamo noi che abbiamo visto Genova.* Come diceva una canzone in voga.

Subito dopo ci siamo ritrovati in una gran confusione di gente e di auto-mezzi: vigili del fuoco, giornalisti, poliziotti, giornalisti, curiosi, giornalisti e giornalisti. Tutti davano ordini, gridavano che lei non può passare, spiegavano agli altri come si erano salvati per miracolo e dicevano cosa si doveva fare.

Abbiamo assistito alla definitiva rovina dell'I-JAKE quando è stato sollevato dall'acqua e posato sul prato per mezzo di catene di ferro che, penetrando nelle lamiere, lo hanno ferito a morte.

Sono salito a bordo, ho preso, per ricordo, la piccola bussola di emergenza con le indicazioni in caratteri cirillici, e, dopo un ultimo lungo sguardo di saluto, ho visto con angoscia un dettaglio che mi ha rivelato la causa del disastro: il grilletto dello *steering* era esteso, fuori dalla sicura, sul volantino di destra.

La mia «eccezionale freddezza dimostrata in un momento così saturo di drammaticità», come ha scritto «L'Unità» di domenica 29 maggio, si è tramutata in un inquietante senso di colpa.

Ancora una volta una disattenzione lieve aveva provocato un incidente grave.

---

*Cosa era successo:*

*La ruota del carrello anteriore del velivolo YAK 40 può essere sterzata, per mezzo della pedaliera, con un angolo massimo di cinque gradi a destra e a sinistra, escursione sufficiente per correggere la direzione durante la corsa di decollo e di atterraggio.*

*Se si devono effettuare sterzate più accentuate, come quando si esce dai parcheggi o per fare un dietro front con il minimo raggio, è possibile aumentare di dieci volte l'angolo (cioè 50°) inserendo un servocomando idraulico comandato da un grosso grilletto posto direttamente sui volantini di comando.*

*Questo grilletto, per sicurezza, è tenuto normalmente in posizione retratta, in modo da renderne impossibile l'attuazione involontaria durante la corsa di decollo (e di atterraggio).*

*Il pilota in addestramento, nell'eccitazione del momento, teneva saldamente tirato il fatale grilletto, e quando, iniziata la corsa sulla pista, ha fatto una minima correzione di direzione, supponiamo un grado di pedaliera, il servomeccanismo ha moltiplicato per dieci l'angolo di correzione. Dieci gradi applicati di colpo allo sterzo alla velocità di 200 Km/h, provocano una sbandata improvvisa, che porta alla deformazione della gamba di forza del carrello anteriore e rende impossibile qualunque manovra successiva.*

*La posizione retratta del grilletto non era stata controllata dal pilota prima dell'atterraggio.*

*Ma io, l'istruttore, non mi ero accorto di questo errore che ha provocato così gravi conseguenze.*

## 1977, IL MI' MUSTANG

*“O te, tu ‘he parli inglese”, mi dice Billi, senza complimenti “vieni a pranzo a Signa con noi, e ti farò ‘honoscere una persona interessante che vol comprare il mi Mustang”.*

Eravamo a Firenze, il 21 dicembre del 1975, all'aeroporto di Peretola. Billi era il notissimo imprenditore fiorentino, proprietario di un aeroplano da caccia tipo F. 51 Mustang, io ero il capo pilota della Avioligure e la persona interessante era Sir Ormond Haydon-Baillie, che era venuto a Firenze per trattare l'acquisto dell'aeroplano di Billi.

Sapevo chi era Haydon-Baillie; l'avevo visto, alcuni giorni prima, atterrare sulla corta pista di Pertola con il suo magnifico T 33, decorato con un cimiero bianco sulla vernice nera della fusoliera. E poi ripartire volando diritto contro le pendici del Monte Morello, risalendo la china e superando la vetta tutto di un fiato. Se non altro, era sicuramente un pilota eccezionale.

A pranzo ho incontrato un uomo gentile, preciso e che senza dubbio sapeva quello che voleva.

Dopo qualche esitazione da parte di Billi, deluso quando Ormond ha escluso dall'acquisto l'offerta di un motore di scorta perché si trattava di un Merlin, idoneo per qualche versione dello Spitfire, ma non per il Mustang, che montava il Merlin - Pakard V - 1650 - 7, alimentato ad iniezione, l'affare è stato concluso. Il bellissimo aeroplano, che in realtà era una conversione del caccia F 51 D in aereo biposto executive fatta dalla ditta Cavalier, aveva cambiato proprietario, e sarebbe stato ospitato temporaneamente nell'hangar dell'Avioligure per una accurata revisione, prima di partire per la sua nuova casa, a Duxford, in Inghilterra. I lavori sono durati forse molto di più del previsto. Per quasi un anno e mezzo, infatti ho potuto ammirare, in diversi stadi di smontaggio e riassetto, quel velivolo che era stato mio maestro alla Scuola Caccia di Lecce. In quel periodo di tempo ho avuto anche l'occasione di stringere amicizia con Ormond, che veniva ogni tanto a Firenze per seguire i lavori.

Poi è arrivato il giorno degli addii. Era il 24 giugno 1977. L'aeroplano era pronto e rifornito davanti all'hangar, circondato da una folla di ammiratori. Ormond era molto agitato, stanco della sua permanenza in una Italia forse troppo burocratica per le sue abitudini. La dottoressa Guazzati, Direttrice dell'aeroporto, gli aveva rifiutato l'autorizzazione alla partenza, perché lui, con il suo brevetto di pilota inglese, non era abilitato al pilotaggio di un aeromobile immatricolato in Italia.

*“That stupid woman! Please, Carlo can you help me?”.*

Non potevo aiutarlo, purtroppo le norme erano chiare. Ma gli impegni di Ormond erano stringenti, lui *doveva* partire subito.

“Portami tu fuori di qui, almeno fino a Ginevra”, mi pregava.

E sia! Ma non a Ginevra, il tempo a nord è bruttissimo. A ovest è migliore, andremo a Nizza.

Una rapida telefonata a casa: “Stasera non torno, devo andare a Nizza”. Angela era abituata a questa vita da zingari. Ormond si è incastonato nel piccolo sedile posteriore, sommerso da tutte le sue borse, io ho avviato il motore tra le grida di saluto dei presenti e, pochi minuti dopo, alle 17,55, eravamo in volo. Un giro di saluto sul piazzale, senza tirare troppo, perché eravamo pesanti, avevamo i serbatoi esterni appesi sotto le ali e... Ormond era incazzato. Poi, ci siamo messi in rotta per Nizza, sperando che la bussola fosse stata calibrata a dovere, visto che il volo sarebbe stato quasi tutto sul mare.

Volavamo a duemila metri, sotto un cielo coperto di nubi grigie ma non minacciose. Il Merlin cantava la sua canzone di gloria. Una sola volta un breve starnuto del motore ci ha fatto sussultare. (Un Merlin non avrebbe dovuto farlo, mi dirà Ormond dopo l'atterraggio). Meno di mezz'ora dopo, la vista della costa vicino ad Imperia mi sollevava molto il morale. Era quasi fatta.

Impostata la frequenza di Nizza, 117,2 sulla radio, ho iniziato una discesa veloce, senza ridurre il motore.

“Nice, this is India Bravo India Lima Lima”. In cuffia, per tutta risposta, sentivo un brusio di scariche elettriche.

“Nice, Lima Lima. Do you read me?”. Altro brusio incomprensibile. La radio era decisamente fuori uso. E te pareva!

Intanto la costa scorreva veloce sotto l'ala destra: Mentone, Monaco, e vicinissimo ormai Cap Ferrat. Come farò ad atterrare a Nizza senza radio? Certamente, dopo, i francesi mi faranno un culo come un'ora di notte! Intanto mi sono messo a circuitare su Cap Ferrat a mille piedi, sempre cercando inutilmente il contatto radio, e osservando la situazione del traffico sull'aeroporto. Finalmente ho visto un Fokker 27 decollare dalla pista 22 e allontanarsi sul mare con un'ampia virata a sinistra. Era il momento giusto. Mi sono diretto subito verso la 22 riducendo la velocità, ho tirato fuori il carrello, ho acceso il faro di atterraggio per rendermi più visibile, e continuando a fare le chiamate radio regolamentari nella speranza di essere sentito, ho posato le ruote a terra così dolcemente da rimanerne stupito. La solita piccola lotta con la pedaliera per mantenere la direzione, ed eccomi sulla via di raccordo, pronto a subire il calvario delle spiegazioni ai controllori del traffico aereo.

Con mia grande sorpresa, sul piazzale si era raccolta una schiera di persone simile a quella che ci aveva salutato a Firenze, tutti si sbracciavano in grandi gesti di saluto. Quando Ormond ed io siamo saltati giù dall'ala, stile pilota da caccia, siamo stati accolti con un entusiasmo indescrivibile.

“Che meravigliosa macchina, il Mustang! Ce ne sono pochi, che volano in Europa. No, questo è l'unico. Quanto tempo vi fermate?”. Nessun accenno alla radio, solo complimenti e curiosità.

Ero felice di constatare come esistesse ancora quella passione che affratella tutti gli aviatori del mondo. Abbiamo cenato in aeroporto, abbiamo parlato fino a tardi di aeroplani. Ormond mi ha promesso, un giorno, di farmi pilotare uno Spitfire... Il giorno dopo io sono partito per Roma con Air France – 2648, e Ormond, riparata la radio, ha decollato, finalmente libero dalla burocrazia, per portare a casa il suo nuovo gioiello.

Dopo una settimana Billi mi ha portato la notizia:

*“Un c'è più il mi Mustang. Ieri l'Inglese è morto in Svizzera”.*

---

*La sera di martedì 6 luglio 1999, nell'hangar dell'Aero Club di Firenze, eravamo in tanti riuniti per ricordare, stretti intorno ai figlioli Stefania e Giovanni, i nostri amici Luciano e Giuliana Nustrini.*

*Luciano, il 6 febbraio, ad Auckland, insieme con la moglie Giuliana, si era inabissato in mare con il suo velocissimo aeroplano, un Falco F8L, da lui diligentemente migliorato nelle prestazioni con continue modifiche suggerite dalla grande esperienza di gara. Eravamo in tanti. C'era anche Billi.*

*Billi, mi ha chiamato in un angolo e mi ha detto di aver ricevuto pochi giorni prima, dalla Svizzera, un nastro con la registrazione, fatta da uno spettatore, delle immagini dell'incidente del Mustang.*

*Nel filmato si vede il velivolo di profilo, in volo radente. Improvvisamente la testa del pilota si inclina in avanti scomparendo dentro alla carlinga, e, nello stesso momento l'I-BILL si impenna per poi rovesciarsi su un lato ed urtare il terreno incendiandosi.*



*Il Mustang "Cavalier" di Billi a Firenze (la livrea fu cambiata dopo una revisione).*

A me, tra i vari modi di volare, piace il pilotaggio più che la navigazione. Il pilotaggio corretto, le figure acrobatiche pulite.

E le prove in volo; controllare i parametri, sentire l'armonia dell'aerodinamica.

Tuttavia non devo dimenticare gli spettacoli grandiosi che la natura offre quando siamo in volo.

Sono gli stessi spettacoli che si ammirano in alta montagna o in alto mare. In volo però, forse per le dimensioni del mezzo cui sei vincolato e per effetto della velocità, ti senti più compartecipe al fenomeno.

Credo che nessuno possa ricordare, senza provare una grande emozione, il momento quando, dopo un decollo all'alba in mezzo alla pioviggine grigia, da una pista sommersa nella nebbia, improvvisamente si è trovato dorato di sole sotto un cielo di turchese, appena è uscito dallo strato di nubi.

In quel momento viene voglia di cantare (Meglio non pensare, allora, che poi si dovrà ritornare in quella fogna, per atterrare).

Ma anche il brutto tempo offre talvolta le sue meraviglie.

Volavamo una notte sulle alpi con lo YAK 40, a 25000 piedi.

Il cielo era limpido, sebbene senza luna. Eravamo circondati da altissime nubi cumuliformi, vicine, ma completamente fuori dalla nostra rotta. Appaivano come giganteschi torrioni bianchi. L'attività elettrostatica all'interno di questi cumuli era intensa. Ogni trenta secondi un cumulo sprigionava una luce abbagliante, provocata dai fulmini che lo dilaniavano, assumendo l'aspetto di un enorme cavolfiore fiammeggiante.

Dopo aver ammirato religiosamente questo spettacolo eccitante, mi è venuta l'idea di farne partecipi anche i passeggeri. E ho fatto l'annuncio:

"Signore e signori, è il comandante. Siamo volando in mezzo a certe nubi che ci offrono uno spettacolo eccezionale. Per qualche minuto spegnerò le luci di cabina per permettervi di vedere il gioco dei fulmini".

Dopo un secondo da quando ho spento le luci, è arrivata trafelata la hostess: "Comandante, là dietro c'è il caos! Sono tutti terrorizzati". Ho riacceso le luci e non ho fatto nessun annuncio. Ho detto alla hostess:

"Daniela, li calmi e distribuisca le caramelle".

Ma volevo dire:

"Dia le ghiande a quegli animali!".

## 1978. IN GHANA CON I MACCHI MB 326 K

Una telefonata del capo pilota della Aermacchi, Franco Bonazzi, mi propone una missione molto attraente: il trasferimento in volo dall'Italia in Ghana di tre aeroplani. Si tratta del MB 326 K, la versione monoposto da caccia del celebre aereo da addestramento, che ha un motore più potente ed è armato con due cannoni da 30 mm.

Accetto senza esitare l'incarico, ed il 22 giugno del 1978 sono a Varese per definire gli accordi e fare conoscenza con l'aeroplano. Il primo volo è con Franco su un MB 339 biposto, l'I-NINE, che ha lo stesso motore e impianti simili a quelli del K. Il 26 giugno decollo con il monoposto G-714 per un volo di un'ora e venticinque minuti. Dopo quattro atterraggi mi sento in grado di cavalcare il mio nuovo destriero.

Completate le pratiche per i visti sul passaporto, ai primi di luglio 1978 sono pronto per partire.

Ho scritto un diario di quei voli sul retro della lista della lavanderia dell'Ambassador Hotel di Accra e ne riporto adesso un fedele riassunto.

### *Martedì 4 luglio.*

A Venegono, al campo di volo della Macchi, prepariamo la navigazione. I miei gregari saranno il capitano Gaetano Manno, che è stato istruttore sui MB 326 nelle scuole dell'Aeronautica Militare ed il maggiore George Doke, pilota della Forza Aerea del Ghana.

Conosco anche i signori Tavernari e Gasperini, tecnici che seguiranno la spedizione a bordo di un Fokker F 27, aereo di supporto dell'aeronautica ghanese.

In serata dovremmo trasferire gli aeroplani alla Malpensa, dove saranno espletate le pratiche doganali, ma un violento temporale ci suggerisce di rimandare il trasferimento a domani mattina.

Assegnati gli aerei, a me il G-713, a Manno il G-714 e a Doke il G-710, andiamo a riposare a Varese all'Aquarium. Io resto a cena a casa di Liliana e Franco Bonazzi, in compagnia di altri cari amici.

### *Mercoledì 5 luglio.*

Sveglia alle sei. Il tempo è coperto con temporali sparsi, ma la visibilità è buona. Si parte. Ma la mia radio non funziona. Grande lavoro di tecnici intorno al mio aereo. Non va. Decido di mandare avanti gli altri due. Così si risparmia tempo per il rifornimento e le pratiche doganali. Si deve cambiare un cavo elettrico della radio. Sono pronto per decollare quasi due ore dopo, alle 10,30 locali.

Finalmente dalla Malpensa, alle 11,55, partiamo; io e Gorge in coppia e, a sette secondi, Gaetano. Contrariamente agli accordi presi con i controllori del CDA, la torre mi autorizza alla pista 35 L, e questo mi fa andare in bestia: è una vitata in più e rappresenta più di dieci minuti di volo. Il carburante per Malaga è contato fino all'ultima libbra. Cerco di risparmiare abbreviando la procedura di uscita, con la scusa di dover evitare un cumulonembo.

Come se non bastasse, il radar ci obbliga a mantenere livello 250 (8.000 metri) fino ad Alberga.

Meno male che, passati sotto il controllo di Marsiglia, siamo autorizzati a salire a livello 300 e diretti a Martigue. Questo, però, non basta perché oramai abbiamo consumato 300 libbre in più del calcolato. Dal controllo di Barcellona ci viene concesso il livello 370. Così va meglio.

Io non sto bene. Ho sonno e vedo tutto sfocato, vedo molti brillantini, come lucciole intorno a me.

Metto il regolatore dell'ossigeno su 100%. La mente vaga... Abbiamo consumato troppo carburante... Sorvolando Valencia faccio un controllo del livello. Va bene per Malaga, decido di proseguire.

Il tempo è splendido, alla nostra quota. La costa spagnola si distingue benissimo.

Ma io sto male. Ho sempre paura di svenire. Devo resistere.

Inizio la discesa verso Malaga troppo presto. Gaetano protesta: ha quasi finito il carburante. Lo rassicuro dicendogli che lo manderò per primo all'atterraggio. La pista di Malaga è in vista.

Gaetano atterra per primo. Io e Gorge ci mettiamo sottovento e atterriamo in coppia. Abbiamo fatto tre ore di volo.

Appena spento il motore e aperto il tettuccio, sono colto da malore. Stringo i denti per scendere dall'aereo. Ho la bocca piena di saliva. Poco dopo, vomito. Mi duole la testa, gli occhi ed il torace. Mi sdraio al riparo dell'ala di un Lear Jet parcheggiato lì vicino.

Arriva il Fokker 27 con i tecnici. Mi portano al Malaga Palace, dove continuo ad avere dolorosi conati di vomito, per ore. Poi, finalmente mi addormento.

Il giorno dopo, ispezionando il mio aeroplano, la causa del mio malessere sarà scoperta. Ho volato per più di un'ora a 37.000 piedi senza pressurizzazione.

Il contenitore delle carte sulla consolle di destra era stato montato in posizione errata, ed il suo coperchio andava ad interferire con la levetta di esclusione della pressurizzazione. In volo, trafficando con questo coperchio, inavvertitamente ho depressurizzato la cabina. Subito è iniziata l'ipossia che mi ha rincoglionito troppo per permettermi di avvertire il guaio. Ripensandoci, non so come ho fatto a continuare a ragionare in quelle condizioni.

Secondo i libri di medicina aeronautica avrei dovuto morire.

*Giovedì 6 luglio*

Al risveglio mi sento bene. Avverto solo qualche capogiro.

Decido di partire per non intralciare il programma dei voli. Il contenitore è stato rimontato nella corretta posizione. Il tempo è meraviglioso. La tratta per Las Palmas è molto lunga. Saliamo subito a 39.000 piedi. Mi sento molto affaticato, ma sto bene.

Adesso stento a respirare ed ogni tanto devo usare l'ossigeno al 100%. Mi godo lo spettacolo del deserto e dei monti dell'Atlante. Dopo Agadir, è tutto mare aperto. Le Canarie sono individuabili in distanza per una grande nube bianchissima che fa loro da cappello.

Siamo autorizzati alla discesa.

Adesso sto male, peggio di ieri. Resistere.

Gaetano si separa dalla formazione e atterra subito. Io, sempre con Gorge vicino alla mia ala, perdo di vista la pista. In realtà non vedo quasi niente e non riesco nemmeno a leggere gli strumenti. Sono molto confuso, ma so che voglio atterrare e continuare a vivere.

Ecco la pista. Gorge, fedele, è sempre vicino a me. Atterriamo.

Mi devono aiutare per farmi uscire dall'aeroplano. Ho le gambe paralizzate. La testa mi scoppia.

I militari spagnoli della Base Aérea de Gando ci aiutano con spontanea simpatia. Sono efficienti. Mi portano in infermeria dove un giovane medico mi visita molto accuratamente. Mi rassicura: la mancanza di ossigeno non mi ha arrecato danni gravi. Mi prescrive iniezioni di Decadran, Alugelibys magnesiado, Ciclofalina e altre porcherie contro il vomito, per il cervello ed il sistema nervoso. Mi consiglia una dieta a base di latte e patate lessate. Dormire al buio e niente televisione. I miei amici corrono in città, alla farmacia 79 di A. Gonzales, per comperare le medicine, mentre io sono caricato su un taxi che mi porta in albergo, al Cristina.

Mi rifugio in camera come un animale ferito.

Ma la sera sto già meglio. Ceno con gli altri in albergo: *pescado hervido, puré de patatas con muy poca sal, y leche*, come voleva il dottore.

*Venerdì 7 luglio*

Buon risveglio. Ho solo dolori agli occhi ed al torace. Vado all'ospedale de Pino, dove lo stesso dottore di ieri mi aspetta per una visita di controllo. Va tutto bene, ma mi consiglia di non volare almeno per un paio di giorni. Decidiamo di partire domenica prossima.

Tavernari, preoccupato per eventuali responsabilità della Macchi relative al mio incidente, telefona a Bonazzi. Franco decide di prendere il primo aereo di linea per Las Palmas e venire a vedere cosa è successo.

Io dormo tutto il giorno. Mi fa bene.

### *Sabato 8 luglio*

Sto benissimo e faccio una ricca colazione per rimettermi in forze. Vado in città con gli altri in gita turistica.

Arriva Bonazzi. È un pò preoccupato per l'inconveniente tecnico. Lo rassicuro: la cosa non avrà seguito. Mi convince, e non posso che dargli ragione, di non volare sul Macchi per la tratta successiva. Se non altro, per scaramanzia. Lo farà lui al mio posto, ed io seguirò sul Fokker.

### *Domenica 9 luglio*

Tempo bellissimo. Saluto la formazione dei Macchi che decolla e mi infilo nel Fokker. Bel volo. A Dakar mi congratulo con i piloti ghanesi.

Alloggiamo al Meridien – Diorama. Mi sento benissimo, ma preferisco, per prudenza, seguire il consiglio del medico spagnolo e non mi espongo al sole in piscina. Resto in camera per preparare la navigazione della tratta di domani. Poi con Bonazzi, Tavernari e Gasperini visito il villaggio artigiano, dove acquisto una “croce del sud” in oro per Angela. Ho notato come questi artigiani senegalesi non amano contrattare ferocemente come si fa in altre parti dell’Africa. Trattano con molta dignità e, per l’oro, praticano addirittura prezzi fissi.

La sera andiamo tutti a cena con il caposcalo dell’Alitalia. Ci hanno servito una favolosa *bouillabaisse* di aragoste.

### *Lunedì 10 luglio*

Partenza alle prime luci dell’alba.

Nella hall del Diorama riconosco una hostess dell’Alitalia amica di Angela, e la prego di telefonare, appena arrivata in Italia, per dire che tutto va bene e che rientrerò giovedì o venerdì prossimi.

Saluto Franco che tornerà a casa con l’Alitalia e presento con orgoglio il mio Macchi al pilota del DC 10, il comandante Bianchini.

Decollo alle 08,10. Cielo coperto e strati bassi di nubi, ma a 33.000 piedi voliamo nel sereno. All’orizzonte appaiono maestosi temporali. Il DME (apparato per la misura della distanza) di Roberts non funziona. Devo prendere dei rilevamenti radio al traverso e fare dei conti. Mi ricordo che, mesi fa, avevo sognato di trovarmi in una situazione simile. Questo fenomeno, che gli psicologi, credo, chiamano *déjà vu*, di solito, quando capita, mi porta fortuna. Per questo mi sento allegro e fiducioso.

Ne ho bisogno, perché sotto di noi le nubi si addensano sempre di più e nascono continuamente nuovi cumuli. Durante la discesa, prima di entrare nelle nubi, raccolgo la formazione a triangolo stretto ed inizio la penetrazione.

Sull’aeroporto piove a dirotto e ci sono otto ottavi (copertura di nubi totale) di cumuli a 2.000 piedi. Arrivati in vista del campo, ci distanziamo sul

VOR (radio assistenza di avvicinamento) e atterriamo regolarmente uno dopo l'altro.

Dopo lunghe e sofferte trattative con un impiegato della Pan Am, che aveva assunto la direzione delle operazioni, i nostri Macchi trovano parcheggio per la notte su una pista abbandonata, per fortuna lontana da occhi (e mani) indiscreti. Più tardi arriva il Fokker, e insieme agli altri, dopo più di un'ora di taxi, raggiungiamo Monrovia. Arriviamo all'albergo Ducor sfiniti, sporchi e affamati alle cinque del pomeriggio.

Non hanno ricevuto il telex di prenotazione. Non c'è posto. Non c'è niente da fare. Inizia l'odissea alla ricerca di una camera in altri alberghi. Sono tutti luridi, e non c'è posto. Tranne che nel più lurido, il Travelers Roost. Stanchi come siamo, per noi è una reggia. La sera andiamo a cena nel ristorante del Ducor, anche con la speranza di trovare posto per domani. Niente da fare, ma abbiamo cenato benissimo e bevuto meglio.



*I tre MB.326 K a Monrovia durante il viaggio in Ghana, 10 luglio 1979.*

#### *Martedì 11 luglio*

Mangiare e dormire. Ecco cosa abbiamo fatto a Monrovia. Mangiare al Ducor e dormire al Travelers Roost. Non ha mai cessato di piovere.

Sono andato all'Ambasciata d'Italia per avere informazioni sul colpo di stato in Ghana che in quei giorni aveva portato al potere Akufu. Le notizie sono scarse, ma sembra che nulla sia cambiato nei nostri riguardi. L'addetto commerciale, Dottor Facchinelli, con cordiale sollecitudine ci ha permesso di telefonare, via Italcable, alla Ditta di Varese.

*Mercoledì 12 luglio*

Sveglia alle 05,30. Pioggia torrenziale. Viaggio all'aeroporto di Roberts con un autista da corsa. Poi fermi, per aspettare che passasse il temporale. Sulla pista c'è troppa acqua per tentare il decollo. Scopriamo che sul campo c'è un albergo della Pan Am, dove andiamo a fare una buona colazione. Se l'avessimo scoperto lunedì scorso!

Verso le dieci il temporale è passato e resta solo una fitta pioggerella. Siamo pronti a partire.

Il colonnello Punpuni, sottocapo di S.M. che viaggia sul Fokker, mi presenta all'ambasciatore del Ghana in Liberia. Discorsi di circostanza. Lodo le qualità di pilota di George Doke.

Messa in moto. Rullaggio davanti alle autorità che salutano sotto la pioggia. Mentre entra in pista per allinearsi, Doke mette una ruota fuori dall'asfalto e resta impantanato di traverso. Figura di merda.

Io e Gaetano torniamo al parcheggio. Il povero Gorge spegne il motore e aspetta che lo vadano a tirare fuori dal fango.

Controllo del carrello. Tutto a posto. Si riparte. Appena in tempo perché si è rimesso a piovere forte. Le nubi sono bassissime a meno di mille piedi. Decolliamo in formazione stretta e siamo subito dentro la coltre di nubi. Viro a sinistra per prua 110°, molto dolcemente per essere sicuro di non perdere Gorge. Bravo, è sempre attaccato alla mia ala.

Verso i 15.000 piedi usciamo in un azzurro brillante. Ma per tutto il volo restiamo sopra un mare di nuvole. Peccato non poter vedere questo pezzo di Africa, che deve essere molto bello.

Ricevo il bollettino di Accra: vento 12 nodi da 220°, nubi due ottavi a 350 metri, 3 ottavi a 450 metri, altimetro 1014 millibar, 27°C la temperatura.

Molto bene. Comunico ai gregari che eseguiremo l'apertura prima dell'atterraggio. I militari ghanesi saranno così contenti di poter ammirare in volo i loro aeroplani nuovi.

Dopo l'atterraggio, ancora in pista, faccio passare avanti Doke, in modo che arrivi tra i suoi alla testa della formazione.

Accoglienza calda e nella massima confusione. Tutti ci stringono la mano e ci chiedono qualcosa. Regalo le mie carte geografiche ad un pilota. Incontro Jim, un irlandese che lavora per la Rolls Royce e che è incaricato dell'assistenza ai Macchi. Simpaticissimo, è lui che mi trova posto, con un colpo di mano, all'Ambassador Hotel. È sempre lui che riesce a far imbarcare sulla Lufthansa Gaetano, che deve rientrare subito in Italia.

Mentre aspetto che mi portino in albergo, gironzolo curiosando per l'aeroporto. Con sorpresa vedo in fondo ad un hangar due piccoli aerei Auster, muniti del gancio per il traino degli alianti.

È sempre Jim che mi spiega: sul campo c'è una scuola di volo a vela fondata da Hanna Reitsch, che era riuscita a convincere il presidente N'Kruna sul valore culturale e formativo, per i giovani, del volo a vela.

La sera c'è l'immancabile spaghetтата a casa del capitano Deiana, del Distaccamento Militare Italiano. Ci sono molti italiani, e anche il ten. colonnello Ansaloni che ha sposato Maria Rosa, la vedova del mio caro amico Corradino Bassi, scomparso con il suo F 86 K durante un volo notturno.

L'ho rivista con piacere dopo più di venti anni.

*Giovedì 13 luglio*

Finalmente una sana lunga dormita senza preoccupazioni.

Pranzo di frutta e di tè, sole in piscina; poi riordino i miei appunti e scrivo questo diario.

Domani l'avventura finirà con il volo AZ 831 che mi riporterà a Roma.

Buono per un'altra volta!

---

*Nell'ottobre del 1979 l'"altra volta" si è presentata. Ho avuto l'incarico di trasferire in Zaire tre MB 326 K e un MB 326 GB. Anche questo volo ha avuto le sue avventure, da Malpensa a Malaga, a Las Palmas, a Dakar, a Roberts, a Lome, a Douala, a Kinshasa, pilotando il FG 460 per 19 ore.*

*Ma la più grande gioia avuta in questa impresa è stata la constatazione che, dopo tanti anni, i miei allievi Congolesi, anzi i miei figli, ora diventati importanti personaggi della Forza Aerea, non mi avevano dimenticato, e continuavano ad esprimermi la loro gratitudine.*



*1° novembre 1979, un MB 326K dello Zaire a 35.000 piedi sopra la Costa d'Avorio.*

“Lei, qui da noi, avrà un ufficio, avrà una segretaria e sarà responsabile di tutto quello che vola”.

Con queste semplici parole sono stato accolto nel mio nuovo impiego dal dottor Elto Nardi, che mi avrebbe poi onorato della sua stima e fiducia durante tutta la mia permanenza in Ditta.

*Tutto quello che vola* in realtà è stato un bel numero di aeroplani (per non parlare degli elicotteri) in compagnia dei quali ho trascorso alcune migliaia di ore di volo e condiviso anche qualche avventura.

Il primo volo, come pilota della Nardi, l'ho fatto il 2 settembre del '79 con l'I-NAAS, un bel Cessa 421 bianco e giallo, che era stato venduto ad un cliente con la condizione di provvedere al pilota.

Un bel volo, con partenza da Linate dopo pranzo per Pisa, dove ho accolto i passeggeri per portarli a Forlì. All'una di notte ho decollato da Forlì per riportare i passeggeri a Pisa, e il giorno dopo, di buon'ora, sono andato ad Olbia per imbarcare altre sei persone che dovevano andare a Milano.

Da questo inizio, ho capito subito che il volare, alla Nardi, non mi sarebbe mancato.

Infatti l'I-NAAS mi avrebbe portato, in pochi mesi, a visitare mezza Europa, da Milano a Roma, a Locarno, a Vienna, a Barcellona, a Zurigo, a Venezia, all'Elba, a Bruxelles, a Pau, a Pantelleria.

Fino a quando, venduto l'aeroplano all'Aero Club di Venegono, ho fatto le ultime ore di volo con il Cessna per l'abilitazione sul tipo degli istruttori della scuola.

Nell'hangar sonnecchiava ancora l'I-OGAM, il Twin Bonanza compagno della stagione Elbana, ed insieme abbiamo fatto tanti voli, sia come taxi aereo che per le esigenze della Ditta o della famiglia.

Nell'ottobre del 1979 è arrivato, nuovo di fabbrica, l'aeroplano che sarebbe diventato, per me, come una seconda casa. Insieme abbiamo volato su tutta l'Europa, per oltre 1.500 ore.

Era l'I-NCCA, un Cessa 414 A, con due motori Continental TSIO 520 da 310 HP. Aveva il radar, la protezione antighiaccio alla cellula e alle eliche ed era pressurizzato.

Potevamo volare con qualunque tempo... e l'abbiamo fatto!

Nel dicembre del 1979 eravamo andati a Parigi con il C. 414, l'ingegnere Enzo Nardi, il comandante Galasso ed io, per ritirare un aeroplano che era



*C.320 I-POMI a Linate.*



*C.421 I-NAAS sul piazzale di Linate.*

stato revisionato da un'officina di Toussous le Noble. Era un Cessna 320, un agile bimotore immatricolato I-POMI, che io non avevo mai pilotato e manco della relativa abilitazione. Nel volo di rientro mi avrebbe dunque accompagnato Galasso, che era abilitato sul tipo. Enzo sarebbe rientrato a Milano da solo con il C. 414.

Il 21 di dicembre abbiamo trovato il povero I-POMI all'aperto sul piazzale, congelato sotto uno spesso materasso di neve. Con fatica siamo riusciti ad avviare i motori, ma abbiamo constatato che gli strumenti giroscopici erano fuori uso.

Approfittando di una ampia schiarita del tempo su Parigi, Galasso ed io abbiamo fatto fare al 320 un voletto fino all'aeroporto del Bourget, dove sarebbe stato possibile ricoverare l'aereo in un hangar riscaldato e controllare gli strumenti.

Il giorno successivo le novità erano le seguenti: gli strumenti si erano scongelati e funzionavano, ma sulla Francia infuriava una bufera di neve. Siamo ritornati in albergo battendo i denti.

Il 23 aveva cessato di nevicare, ma il cielo sembrava di piombo. Galasso ha dichiarato che non intendeva passare il Natale lontano da casa, e ha preso il primo volo per Milano, facendoci i suoi migliori auguri. Che fare? Non potevamo lasciare indefinitamente il bimotore nell'hangar del Bourget. L'indomani sarebbe stata la Vigilia. Il tempo era pessimo, ma non proibitivo. Abbiamo deciso di partire, io con il 320, al diavolo l'abilitazione, ed Enzo con il 414.

Alle 11,05 ho decollato da Le Bourget e mi sono infilato subito in una densa nuvola che mi ha riempito le ali di ghiaccio. Ho azionato l'antighiaccio alle ali ed alle eliche e cambiato frequenza per comunicare con il radar. Nessuna risposta, la radio era spenta. L'antighiaccio delle eliche non funzionava. Niente di elettrico funzionava. Avaria completa. Inutili i tentativi di rianimare gli alternatori. Sotto di me, a poche centinaia di metri, giaceva, invisibile, Parigi ignara del pericolo.

Calma. Continuiamo a salire percorrendo approssimativamente la procedura di uscita standard.

Non c'era altra scelta. Impossibile tentare il rientro in quella fogna e senza le radioassistenze.

Arrivato a tremila piedi, sempre in salita, ho preso sulla bussola magnetica una prua di 130°, che ad occhio, mi avrebbe portato verso l'Italia, dove le previsioni del tempo erano buone.

Dopo circa un'ora di quella sofferenza, ad ottomila piedi, sono sbucato nel cielo sereno ed il Monte Bianco, in lontananza, mi confermava che avevo sbagliato di poco la rotta.

Il Natale a casa era assicurato.

Quando nel dicembre del 1982 la Nardi ha fatto un contratto di corriere aereo con la Express Parcel (XP) per il nord Europa, il Charlie Alfa (il Cessa 414 marche I-NCCA) è stato certificato per il trasporto merci (TPM), dopo la rimozione dell'arredamento di cabina e l'applicazione di ganci e di reti per vincolare il carico.

Durante il primo mese di questo servizio il collegamento era limitato da Bergamo a Basilea, tutte le notti. Erano voli di prova e li ho fatti sempre da solo.

Il 30 di dicembre (è il mio compleanno), verso le dieci di sera, ero a 15.000 piedi sulle Alpi svizzere diretto a Basilea, quando il radar mi ha comunicato il cambiamento repentino delle condizioni di visibilità sull'aeroporto, chiedendo quali fossero le mie intenzioni. "Intendo procedere verso la destinazione in attesa di un miglioramento. Mantengo il livello 150. Passo". È stata la mia risposta.

Quando sono arrivato vicino all'aeroporto di Basle Molouse ho fatto una chiamata radio alla Balair, la società che faceva assistenza ai nostri voli.

"Balair, qui India Charlie Alfa. Prossimo alla vostra verticale. Cinquecento Kg di carico. Meteo ricevuta. Autonomia tre ore. Istruzioni. Passo".

"Charlie Alfa, qui Balair. Ricevuto. Visibilità zero. Non si prevede miglioramento nelle prossime ore. Avete carburante per proseguire fino a Maastricht?". Maastricht? Era il centro di raccolta di tutti i voli XP (l'HUB), ma non era previsto dal contratto, per il momento. Tuttavia ho pensato che sarebbe stato meglio consegnare la merce saltando lo scalo di Basilea, piuttosto che ritardare di un giorno la consegna a causa di un dirottamento. I conti li avremmo fatti dopo. Ma non avevo le cartine necessarie per l'avvicinamento e l'atterraggio strumentale a Beek (l'aeroporto di Maastricht) perché, per risparmiare peso, non portavo a bordo la borsa con le carte di tutta Europa.

"Balair, ho il carburante ma non le carte. Avete disponibile un pilota?".

"Affermativo. Rimanete in attesa".

Dopo qualche minuto un collega tedesco mi dettava un riassunto dei dati necessari: le frequenze dei VOR e dell'ILS, del radar di avvicinamento (123.97) e della torre (119.47). Quote da mantenere nei vari punti di sorvolo e quote minime. Direzione ed elevazione della pista. Procedura di riattaccata.

Mi sono fatto dare anche i dati relativi a Bruxelles (non si sa mai), e ringraziando Balair, sono ritornato a parlare con il radar di aerovia per comunicare il proseguimento del piano di volo per Beek. Quelli della XP di Maastricht si sono stupiti di veder arrivare un aereo direttamente dall'Italia, ma hanno apprezzato molto l'iniziativa.

Con questa bizzarra decisione, l'I-NCCA ed io abbiamo anticipato la conclusione del contratto XP, che sarebbe durato per gli anni a venire con aerei sempre più grandi.



*C.414 I-NCCA a Basilea, in mezzo alla neve e alla nebbia.*



*Pilotando l'I-NCCA alle prime luci dell'alba sopra le Alpi.*



*King Air I-LIPO a Linate, 28 giugno 1983.*



*Carico dei pacchi su I-LIPO. In primo piano il motorista Gatti.*

Era una notte di quelle in cui i cristiani si rintanano nel tepore della casa, lieti di non essere esposti a quella gelida pioggia spazzata dal vento.

Ma noi, il mio secondo pilota ed io, quel 15 novembre 84, eravamo all'aeroporto di Orio al Serio nel tepore della cabina di pilotaggio di I-LIPO, un Beechcraft BE 90 King Air, pronti per decollare alla volta di Maastricht.

I-LIPO era una delle nuove *Cose che volano* della Nardi. Avevamo un carico di una tonnellata di pacchetti che dovevano, entro il giorno dopo, raggiungere le più svariate località del mondo, distribuite dalla rete Express Parcels.

Il carico, trattenuto da robuste reti, occupava tutta la fusoliera, tanto che noi piloti abbiamo dovuto strisciare come serpenti sopra i pacchetti per raggiungere la cabina.

Era una notte da lupi, ma, si sa, niente ferma i corrieri aerei nell'assolvimento del loro compito. In pista la visibilità era meno di 50 metri, perciò ho allineato con cura il ruotino anteriore sulla riga bianca del centro pista, poco visibile per la pioggia scrosciante.

Alle ore 22,30 la torre ci ha autorizzati al decollo. Ho raccomandato al secondo pilota di controllare le ITT (temperature delle turbine) e di leggermi le velocità in aumento, poi ho portato avanti con cautela le manette e mi sono concentrato per mantenere la direzione mentre I-LIPO si avventava nel buio.

Quando la voce del secondo ha scandito:

"Ottanta nodi..." ho avvertito una decisa imbardata a destra, ho perso di vista le righe bianche, e dal finestrino di destra la cabina si è illuminata con una minacciosa luce fiammeggiante.

Ho tolto immediatamente potenza per abortire il decollo, e ho frenato energicamente, non arrischiando di invertire il passo delle eliche in quelle condizioni di potenza asimmetrica..

Quando l'aeroplano si è arrestato completamente le fiamme sono scomparse, ma io ho gridato:

"Scappa fuori subito, prima che...".

Il ragazzo era già sparito sui pacchetti quando io ho chiuso le valvole del carburante e, tirando con le mani sulle maglie della rete, sono finito a testa in giù sulla pista allagata.

L'incendio si era estinto da solo dopo l'arresto del motore, ma a terra si era formata una vasta pozza di kerosene. Poco dopo sono arrivati i mezzi di soccorso, attratti dalle fiamme, ed hanno sgombrato la pista.

Dall'ufficio XP dell'aeroporto, ancora fradicio di pioggia e kerosene, ho telefonato a Maastricht per comunicare la mancata partenza.

Aperti cielo! Volevano sapere a che ora l'aereo sarebbe stato pronto per ripartire, e quando ho fatto capir loro che l'aereo era kaputt, mi hanno incolpato di aver scombinato tutti i loro programmi di consegne della nottata, ma non si sono sognati di chiedere come stavano i piloti.

Il giorno dopo abbiamo scoperto cosa era accaduto.

La pompa del carburante, che è fissata al motore per mezzo di una flangia, si era staccata tranciando tre dei quattro prigionieri che la trattenevano, il carburante quindi non è più affluito alle camere di combustione ma si è riversato sullo scarico, incendiandosi.

Non so come sia successo, ma l'incendio si è estinto subito dopo l'arresto del motore, anche se il carburante ha continuato a scorrere abbondante fino a quando non ho chiuso le valvole.

La Nardi ha dovuto pagare una consistente penale alla XP per la mancata consegna, ma credo che l'assicurazione abbia mitigato il danno.

La ditta di manutenzione del motore ha riconosciuto il difetto di montaggio della pompa carburante, e I-LIPO, dopo un po', ha avuto il suo motore nuovo.

E noi?

A noi piloti nessuno ha pensato di dire neanche "crepa"!

Ma si sa, i rudi piloti di corriere aereo a queste cose ci hanno fatto il callo.



*I-LIPO a Samaden, 19 febbraio 1984.*

Avevo cominciato a sentire un rumore innaturale provenire dal motore di destra del mio Cessa 414 A già dopo la riduzione alla potenza di salita. Avevo decollato da Ciampino alle 18:30 del 6 maggio con piano di volo IFR per Linate; avevo scelto un comodo livello 160 (quasi 5000 metri) e dal VOR di Ostia volavo con prua 292° verso il punto Medal, per poi virare verso l'Elba in rotta per Genova. Terminate le laboriose procedure della partenza, fitte di comunicazioni radio con i vari controllori del traffico, ho prestato maggiore attenzione allo strano rumore, che era una specie di leggero martellio per nulla rassicurante. Tutti i parametri dei motori mi apparivano normali e, per il momento, non avevo molto da fare, oltre che ascoltare e osservare attentamente.

Ma dopo qualche minuto la dura realtà si è presentata, quando la lancetta del manometro dell'olio del motore destro ha fatto un leggerissimo spostamento in diminuzione. Poco dopo il calo di pressione si è fatto più evidente, purtroppo accompagnato da un aumento della temperatura dell'olio.

Adesso non c'erano più dubbi. Il destro aveva deciso di abbandonarmi.

Mi sono voltato verso l'interno della cabina per avvertire il mio unico passeggero, Emanuele Nardi:

“Dottore, abbiamo noie al motore destro. Per evitare di distruggerlo, sono costretto a fermarlo”.

“Faccia quel che deve... ma poi cosa succede?”.

“Questo aeroplano va benissimo anche con un motore solo”.

Intanto avevo staccato l'autopilota, ridotto al minimo la potenza del motore malato, portato il comando della miscela su stop, e messo in bandiera l'elica. Poi, mentre Emanuele continuava a dirmi qualche cosa, ho tolto i magneti, disinserito l'alternatore e spento la radio n°2, il transponder n°2, il radar e l'ADF, controllando il carico sull'alternatore sinistro.

“Cosa ha detto, dottore?”.

“Ce la faremo ad arrivare a Milano...”.

“Teoricamente sì. Ma la procedura corretta dice di atterrare al più vicino aeroporto”.

“Io devo assolutamente essere a Milano tra un'ora. Ho un appuntamento assolutamente...”.

“Sarebbe una imprudenza imperdonabile. L'aeroporto più vicino è Marina di Campo all'Elba, ma non andremo certo a confinarci sull'isola. Tireremo fino a Pisa, mancano... 70 miglia.

Se ci autorizzano ad un avvicinamento diretto, anche meno. Da Pisa potrà telefonare e noleggiare una macchina”.

“Questo non ci voleva!” e guardandomi come se io fossi stato la rovina della famiglia, è ritornato al suo posto tutto imbronciato.

Ma io avevo altro da fare:

“Roma, India November Charlie Charlie Alfa sono in emergenza con un motore solo. Intendo dirottare su Pisa e lasciare il livello 160”.

“Charlie Alfa contattare Pisa 124,27. Autorizzato a 120. Buona fortuna”

Ho iniziato quindi una discesa che mi ha permesso di ridurre un poco la potenza del sinistro, e mi sono diretto, sotto la guida del radar di Pisa, verso la pista 04 destra, che è lunga quasi tre chilometri e mi ha permesso di fare un atterraggio *single engine* con tutta tranquillità, con l’uscita del carrello e dei flap all’ultimo momento.

Ci hanno fatto parcheggiare fuori mano, poiché la sosta si prevedeva lunga (l’I-NCCA è rimasto a Pisa più di un mese), e di lì il dottor Nardi ed io ci siamo diretti quasi di corsa verso l’aerostazione.

Emanuele per cercare una macchina a noleggio ed io per sbrigare le pratiche presso l’Aviazione Civile.

Sul piazzale, proprio al centro, sostava un trireattore YAK 40 che stava imbarcando i passeggeri.

Incredibile!

“Dottore! Aspetti un momento. Forse si va a Milano”.

Mi sono precipitato davanti al muso del velivolo, sotto il finestrino del comandante, che mi ha visto e riconosciuto.

“ZAC, che ci fai qui?, vuoi un passaggio?”.

“Non per me. Dove andate?”.

“A Linate”.

“Rolando, (il comandante era un mio ex allievo e grande amico) sono qui in emergenza e dovrei spedire il passeggero a Linate...”.

“Mandamelo su, penso a tutto io”.

“Grazie, Rolando. Trattamelo bene, come un VIP”.

“Ha sentito dottore? Salga e si presenti al comandante, ci pensa lui al resto. Forse sarà a Milano in tempo”.

“Grazie Zorzoli”, e poi, con la sua faccia simpatica:

“Però, che culo!”.

Prima di incamminarmi verso gli uffici dell’Aviazione Civile, ho atteso che lo YAK si muovesse verso la pista di decollo, per abbracciare con un ultimo sguardo quel caro bestione, che mi appariva come un bonario zio panciuto che aveva voluto aiutare ancora una volta il suo vecchio pilota girovago e discolo.

## 1985, LE AVVENTURE DI TITANO

OY-BNZ (marche di immatricolazione danesi) era un bel Cessna 404 - Titan che Nardi aveva acquistato appositamente per il servizio di corriere. Con i suoi 14 metri e passa di apertura alare, il peso massimo di oltre 3800 Kg ed i due motori Continental GTSIO - 520 da 375 C.V. era il più grosso bimotore a pistoni prodotto dalla Cessna.

Era di casa a Billund, sull'aeroporto della Legoland, ed in una Danimarca invernale, coperta da una spessa coltre di neve, sono andato a conoscerlo per poi portarlo a Milano.

A prima vista sembrava il fratello maggiore del 414, ed infatti il manuale di impiego, da me subito divorato durante un breve corso macchina presso la Sunair, dimostrava che gli impianti erano assolutamente simili. Le differenze più evidenti erano nel carrello, più robusto, nei flap, più grandi e a fessura, nei piani di coda, che presentavano un diedro accentuato, nella presenza di un'ampia porta cargo e, con mia grande gioia, di un portello in prua per l'ingresso dei piloti. A beneficio del carico, però, mancava l'impianto di pressurizzazione di cabina. "Bella bestia, ho pensato, faremo del buon lavoro insieme".

Sbrigate velocemente (non eravamo in Italia!) le pratiche per il passaggio di proprietà, il volo di esame per l'abilitazione è stato fissato per il 26 gennaio.

Il 25 c'è stata una ampia schiarita in quel cielo di piombo che nei giorni precedenti sembrava voler dominare per sempre. E ne ho approfittato, nel pomeriggio, per fare un paio di circuiti di prova, qualche stallo che mi ha permesso di controllare le velocità caratteristiche, e, per finire, un avvicinamento strumentale ILS.

La sera un bel pranzetto tutto a base di aringhe al ristorante Propellen, e presto a letto.

Il cielo non prometteva niente di buono quando, la mattina dopo, sono andato in aeroporto per incontrare l'ispettore che mi avrebbe fatto l'esame.

Le domande erano molto pratiche e riguardavano soprattutto le procedure di emergenza, ma ben presto il discorso è scivolato su un amichevole scambio di ricordi del nostro comune passato di piloti da caccia. Ogni tanto guardavamo fuori dalla finestra per scrutare il tempo. Purtroppo aveva cominciato a nevicare.

"Questo andrà avanti per giorni" ha sentenziato l'ispettore. "Apriamo un piano di volo IFR locale, faremo un avvicinamento ILS nelle due direzioni, il secondo con un motore solo. Del resto... non devi imparare qui a volare!".

Così, alle 11,20 siamo andati su a vedere neve, solo neve fitta, fino a quando, un'ora e mezza dopo, siamo riusciti a riparare al calduccio del Propellen per mangiare un panino (con aringhe).



*Lugano, 30 gennaio 1985, il C.404 nel viaggio per l'Italia.*



*Gli ingegneri Nardi e Sacchi a Lugano, 30 gennaio 1985.*

Lunedì 28 gennaio sono arrivati a Billund gli ingegneri Enzo Nardi e Vittorio Sacchi per perfezionare l'accettazione del velivolo, e il giorno seguente siamo partiti con il nostro Titan alla volta di Maastricht, per una riunione con i manager della Express Parcels.

Il 30, dopo un atterraggio ad Agno (Lugano) per fare il pieno di benzina sdoganata, portavo il Cessna 404 nella sua nuova casa a Linate.

In Italia il C 404, OY-BNZ, ha cambiato nome ed è diventato I-NARA.

Ci sono voluti mesi di pratiche burocratiche. (Eravamo in Italia, adesso).

Infatti solo a giugno I-NARA, certificato TPM, ha iniziato il suo servizio di corriere aereo, con la piena soddisfazione di tutti (a parte la scomodità, per i piloti, di dovere usare la maschera dell'ossigeno, quando sorvolavano le Alpi), fino a quel giovedì di ottobre 1986, quando ha passato un brutto momento.

Il comandante De Giorgis e il suo secondo Fasciolo volano a 15.000 piedi, con la maschera dell'ossigeno indossata, gli occhi arrossati per la mancanza di sonno dopo una nottata di volo in giro per l'Europa. Sono le sei e mezza del mattino ed il sole basso entra prepotente in cabina. Il tempo a Linate, dove sono diretti, è ottimo.

Uno sguardo fugace fuori dal finestrino fa balzare il cuore del pilota: tutta la cappotta del motore è ricoperta di olio nero, scolpito dal vento veloce.

La stanchezza sparisce di colpo. Bisogna agire subito. Mentre De Giorgis spegne il motore malato, Fasciolo comunica al radar di Milano l'emergenza e chiede la precedenza all'atterraggio. Poi legge sulla lista dei controlli le azioni da fare per assicurare la continuazione del volo.

La situazione non è grave, la precedenza è concessa, le Alpi sono superate, il volo sarà quasi tutto in discesa. Dovremo prepararci ad un atterraggio *single engine*, pensa il pilota, ordinando le idee. Ma il suono insistente di una sirena di allarme dà veramente fastidio. Cosa è? Ah, è il segnale del carrello retratto, che suona quando la manetta è tutta indietro.

Per fare tacere la sirena, estrae il *circuit breaker* (interruttore automatico) relativo agli avvisi del carrello, e tutto ritorna tranquillo in cabina. È stanco, non pensa che, per far tacere l'allarme, sarebbe stato sufficiente portare avanti di un pollice la manetta del motore spento.

Il radar guida I-NARA direttamente ad intercettare il sentiero di discesa per la pista 36 destra. La discesa è facilmente controllata con la potenza del motore buono. Anche la direzione si mantiene facilmente.

La pista è in vista. È ora di estrarre il carrello, ai flap si penserà quando saremo sicuri di arrivare in pista.

"Carrello giù!".

Oddio! Non si sono accese le luci verdi che segnalano il carrello giù e bloccato.

Senza perdere tempo il pilota aziona il comando di fuoriuscita di emergenza del carrello. Niente luci verdi neanche adesso. E la pista si avvicina velocemente. Così carichi come siamo, chissà che strisciata, chissà che scintille sulla pista... forse l'incendio. Meglio dirigere sul prato di fianco, dove l'erba attenuerà l'impatto. L'aeroplano tocca l'erba... con il carrello, che era uscito regolarmente, ma senza avvisi per via del circuito dimenticato interrotto.

Il Cessa corre sobbalzando di fianco alla pista, curvando leggermente verso sinistra. Sembra che tutto finisca bene, ma l'aeroplano incontra un fosso di scolo e riporta danni al carrello, alle eliche ed alla struttura. Ancora una volta una piccola disattenzione aveva provocato serie conseguenze.

Nardi aveva già da maggio deciso di migliorare il servizio di corriere con velivoli più grandi, come il Merlin IV. Per questo I-NARA è stato abbandonato e messo in vendita, per quello che poteva ancora valere. Qualcuno ha pensato che fosse conveniente acquistare il velivolo incidentato, e farlo riparare. Sono certo che è stata una buona decisione, I-NARA se lo meritava.

Un bel giorno il nostro hangar è stato invaso da tecnici svizzeri che, dopo aver smontato i motori, hanno iniziato ad imbalsamare il povero Cessna per prepararlo ad un lungo trasporto per mezzo di un elicottero.

Lo spettacolo offerto dalle operazioni di sollevamento e di decollo dell'elicottero aveva toni grandiosi, direi wagneriani. Il Titan, sospeso all'elicot-



*I-NARA davanti al nostro hangar, pronto per il trasporto.  
Si noti che l'ala è stata preparata perché non produca portanza.*

tero con un cavo lungo una ventina di metri, si è lentamente avviato, in un cielo ornato di nuvole, verso Grenchen, in Svizzera, dove la ditta Farner l'avrebbe curato, per riportarlo a nuova vita.

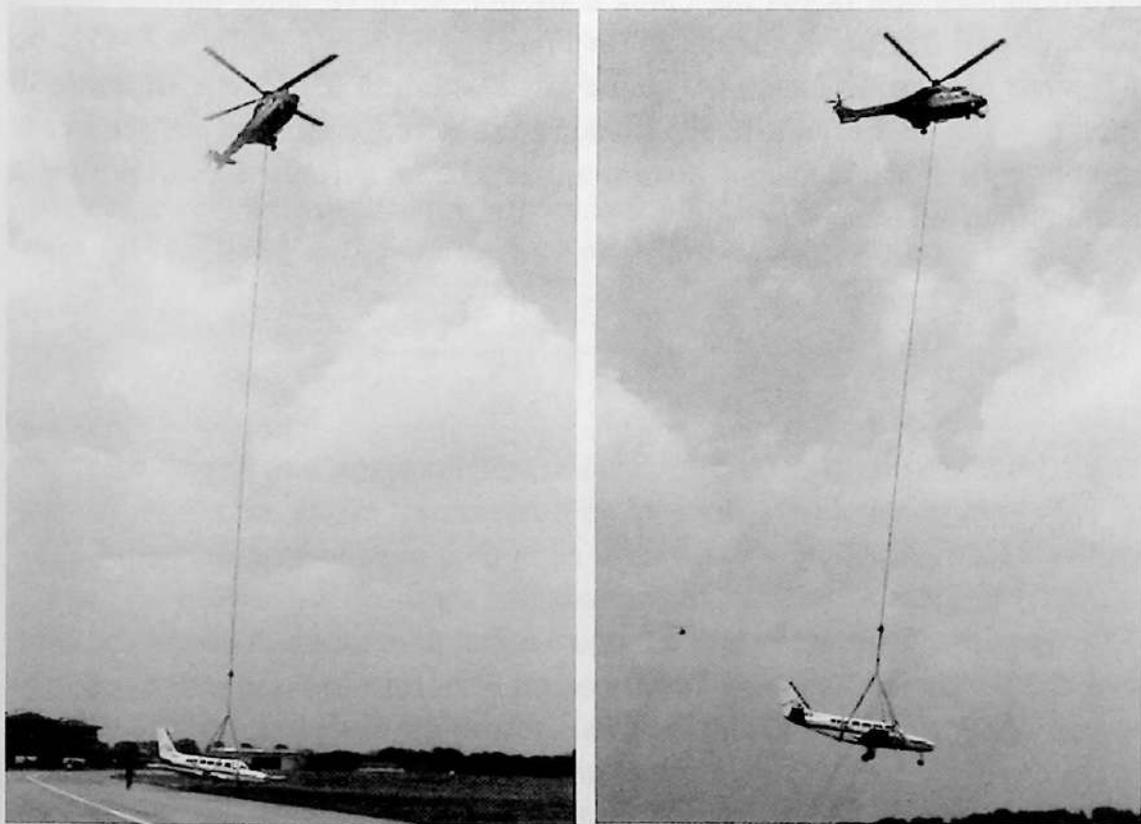
La degenza in Svizzera di I-NARA è stata lunga. Infatti solo in aprile del 1988 la Farner ci comunicava che il velivolo era pronto per il primo volo di prova. Essendo di immatricolazione italiana, era necessario un pilota con licenza italiana.

Toccava a me. Con gioia, il giorno 19 aprile a Grenchen, ho rivisto il mio aeroplano in buona salute. Alle 11,30 ero già in volo per la prima prova. Sul mio libretto di volo è annotata una emergenza idraulica, ma oggi non ricordo cosa fosse successo. Certamente nulla di grave, perché nel pomeriggio ho concluso felicemente le prove con un altro volo di un'ora e mezza.

Sono passati altri mesi prima che le pratiche per il rinnovo del certificato di navigabilità, rilasciato dal Registro italiano dopo i lavori eseguiti in Svizzera, fossero terminate.

Il 30 agosto sono ritornato a Grenchen per portare in Italia il Titan, ma solo nel luglio dell'anno dopo, non ricordo per quali lungaggini, abbiamo potuto rinnovare il certificato.

Alla fine di giugno, a Linate, ho fatto un lungo volo di prova, e il 14 di luglio, con a bordo l'ingegner Angrisani del R.A.I., ho fatto un'ora di volo per il rinnovo C/N.



*Il sollevamento dell'I-NARA per mezzo dell'elicottero.*

Il 28 agosto 1989, dopo un anno di travagli, riporto I-NARA, ora rinato anche ufficialmente, in Svizzera per la consegna al cliente tedesco. L'acquirente era la Atlas Air Service, con sede a Ganderkesee, vicino a Brema, e richiedeva che il velivolo fosse consegnato da noi prima della immatricolazione tedesca. Ne è nata una complicata procedura di dogane che non ha ancor oggi trovato esito, tanto che ancora io sono ricercato dalla dogana svizzera (che spero non legga questo libro) per contrabbando di aeroplani.

Il mattino del 21 marzo 1990, con la Crossair LX 772, sono andato a Berna, da dove ho raggiunto Grenchen in auto.

Piano di volo e briefing meteo per Malpensa, controlli al velivolo, ho salutato tutti gli amici svizzeri, ma ho dimenticato di passare in dogana per firmare non so quale documento. A mezzogiorno e mezzo atterravo a Malpensa e due giorni dopo, presi accordi con herr Loux di Atlas, questa volta con il beneplacito della dogana italiana, di buon mattino, alle otto e mezza, decollavo per l'ultima volta con il mio caro bestione, I-NARA.

Volo strumentale sopra le Alpi coperte di nubi. Zurigo, Wurzburg, Fulda, Warburg, a Nienburg ho chiesto la discesa e le istruzioni per proseguire a vista dopo la cancellazione del piano di volo strumentale. Non ci sono stati problemi: il radar mi ha guidato, mentre quasi incredulo pilotavo in condizioni di scarsa visibilità, fino in vista della pista di Ganderkesee. (EDWQ)

Loux mi ha accolto con grande cordialità, e, dopo uno spuntino, mi ha accompagnato con la sua macchina a Brema, da dove sono partito con la Lufthansa HI 037 per Francoforte. Da Francoforte, con Alitalia AZ 451, ho raggiunto Milano. Durante tutte quelle ore di attesa in aeroporto, di tempi di imbarco e sbarco, trasporto in aerostazione e all'aereo, continuavo a pensare al mio bimotore, abbandonato in mani straniere, che mi avrebbe saputo portare a casa in metà del tempo!

## 1985, NOTHING BY CHANCE

Ho tradotto in italiano, dietro richiesta della Rizzoli, alcuni libri di Richard Bach il cui testo di carattere molto tecnico riusciva ostico per i normali traduttori. Quando ho finito la traduzione di "Nothing by chance", Niente per caso, ho sentito il bisogno di scrivere all'autore per dirgli quanto avevo apprezzato il suo lavoro, allegando anche un breve curriculum della mia attività aeronautica. Riporto di seguito la mia lettera e la risposta di Bach.

---

Milano, January 1985

*Dear Mr Bach,*

*after my long career as an aviator, made up of classes and examination, long periods of boring waiting mixed with moments of sheer adventure, a few seconds of terror followed by pure joy, however full of satisfaction, a very different and wonderful thing happened: I was asked to translate one of the Bach's books, "Nothing by chance", into Italian. I had already read them all, so I happily accepted the job, hoping to offer to the sensible reader a more professional approach, avoiding the usual awful 'pearls' that afflict most translation of technical matters.*

*And now, the job done, I feel the urge to write you to let you know how deep the lines of your stories penetrate the heart of a pilot. To an extent that I think it will be impossible for them not to leave a mark, even on the most 'terrestrial' soul.*

*I must thank you also for putting into words all those things I have for so long felt, enjoyed, suffered, but have never been able to express.*

*Yours Carlo Zorzoli*

---

Caro Mr Bach,

alla fine di una lunga carriera di aviatore, fatta di studio ed esami, lunghi periodi di noiose attese frammezzati da momenti veramente avventurosi, pochi secondi di terrore seguiti da gioia intensa, ma sempre di grande soddisfazione, mi è successa una cosa completamente differente e meravigliosa: mi è stato richiesto di tradurre in italiano uno dei libri di Bach: "Niente per caso".

Li avevo già letti tutti, così ho accettato l'incarico, sperando di offrire al lettore attento un senso più professionale, evitando le orribili 'perle' che affliggono molte traduzioni di argomenti tecnici.

E ora, che il lavoro è finito, sento il bisogno di scriverti per farti sapere quanto il racconto delle tue storie colpisca il cuore di un pilota. In un modo tale

che credo sia impossibile che non lascino un segno anche nello spirito più 'terrestre'.

Devo ringraziarti anche per aver tradotto in parole tutte quelle cose che io per tanto tempo ho sentito, gioito, sofferto, ma non sono mai stato capace di esprimere.

Tuo Carlo Zorzoli

---

March 5, 1985

Dear Carlo Zorzoli,

*What a lovely letter, and how happy I am that the translation of Nothing by chance came to you!*

*I've read some translations of Saint-Exupery into English by writers who were in way over their heads translating aviation from the French, and the results were less than terrific. Publishers say that most readers won't notice what they consider technical details, but somehow everything gets out of kilter when those paragraphs are awkwardly done. Thank you! You have sure done some lively flying, and in some exotic machines. Along the way our paths might have come pretty close, even thought they never quite touched. I flew the '86F at Williams AFB, north of Marana, and probably fired on the same gunnery range that you did, around Ajo and Casa Grande. In '63 I was flying F-84Fs out of Chaumont, down to gunnery at Wheelus, a stop or two at Rome going to and fro. I've never flown anything real large - C.119G and J - no four-engine jet time at all. I envy your hours in the YAK 40!*

*Now my wife and I fly our little Lake LA-4, a sweet little amphibian, and perfect for this part of the country.*

*Thank you again so much for taking time to let me know that Chance has been translated by a friend. That means a lot to me.*

*Happy flying always,*

Richard Bach

---

Caro Carlo Zorzoli,

Che simpatica lettera, e come sono contento che la traduzione di Niente per caso sia capitata a te! Ho letto delle traduzioni in inglese di Saint-Exupery fatte da scrittori che erano ben al di là della loro comprensione nel tradurre cose di aviazione dal francese, e i risultati sono stati terribili. Gli editori dicono che la maggior parte dei lettori non si accorge di quello che loro considerano dettagli tecnici, ma comunque va tutto fuori dal seminato, quando quei paragrafi sono scritti con i piedi. Grazie!

Certamente tu hai fatto un gran bel volare, e su macchine interessanti. Lungo la strada i nostri percorsi sono andati molto vicini, anche se non si sono mai toccati. Io ho volato con gli F-86F a William AFB (Air Force Base), a nord di Marana, e probabilmente ho sparato sugli stessi poligoni dove hai sparato tu, intorno a Ajo e Casa Grande. Nel '63 volavo con gli 'F-84F da Chaumont, giù fino al poligono di Wheelus (Tripoli), con una o due soste a Roma, andando su e giù.

Non ho mai pilotato qualcosa di veramente grande – C 119G e J – e non ho fatto quadrimotori a getto. Invidio le tue ore sullo YAK 40!

Adesso, mia moglie ed io, voliamo con il nostro piccolo Lake LA-4, un delizioso piccolo anfibio, perfetto per questa parte del paese.

Grazie tante ancora per aver trovato il tempo di farmi sapere che Chance è stato tradotto da un amico. Questo vuol dire molto per me.

Felici voli per sempre,

Richard Bach



*Se una cosa può volare, perché lasciarla a terra?  
Isla Margarita (Venezuela) 2 gennaio 1999.  
Primo volo dell'anno su Quick Silver a Playa El Agua.*

## 1986, CON IL MERLIN SULL' ATLANTICO

Il flusso di merci richiesto da Express Parcel era in continuo aumento. Era necessario quindi aumentare la nostra capacità di trasporto con un velivolo che portasse almeno due tonnellate di carico.

È stato scelto, per questo impiego, lo Swearingen SA 226 AT, noto con il nome di Merlin IV, spinto da due motori turboelica Garrett TPE - 331 che sviluppavano 840 C.V. ciascuno. Uno, che poi sarebbe stato immatricolato I-NARC, è arrivato dal Sud Africa, mentre il primo, I-NARB, è stato acquistato negli Stati Uniti.

Il 21 novembre del 1986 l'ingegner Enzo Nardi è partito per l'Arkansas, dove aveva localizzato un buon acquisto, per vedere e valutare il velivolo. Io l'ho raggiunto il 26, e il giorno dopo ho passato un paio d'ore di *'cockpit time'* a bordo del Merlin per familiarizzare con i comandi ed i sistemi, manuale di impiego alla mano. Il 28, infatti era già programmato il primo volo di abilitazione sul Merlin N-747BD, con un pilota americano.

Si chiamava Wayne Vines, sedeva al posto di destra, e, a parte la lettura della lista dei controlli, avrà detto, durante tutti i voli che abbiamo fatto, non più di dieci parole. I voli duravano circa un'ora e mezza, nei dintorni dell'aeroporto di Adams, vicino a Little Rock, ma abbiamo fatto anche una navigazione a Pine Bluff, Hot Springs.

Così, quasi da solo, ho imparato i segreti di questo aeroplano che avevo visto ad Agno con i colori di Crossair, e che aveva un aspetto simile ad un rettile, così come era allungato ed agile.

Soddisfatti dell'acquisto, dopo qualche giorno di sosta, necessario per alcuni lavori sul velivolo, (in questa occasione sono state dipinte sulla fusoliera le nuove marche I-NARB), il 5 dicembre siamo andati in aeroporto, pronti per partire. Destinazione Houston Texas. Avevamo scelto di fare una navigazione abbastanza lunga in America (U.S., Uncle Sugar, come dicono loro) per controllare i consumi e i sistemi di navigazione prima di affrontare la trasvolata dell'Atlantico.

Il Merlin ci ha dato subito una dimostrazione dei suoi vizi. Il grande portellone di carico, sul fianco sinistro della fusoliera, non voleva chiudersi e tantomeno bloccarsi. Le porte del Merlin, infatti, per ottenere la massima leggerezza delle strutture, sono costruite in modo da essere parte integrante, una volta chiuse e bloccate, della robustezza di tutta la fusoliera.

Per questo la loro serratura è composta da un gran numero di piccoli perni (detti click-clack) che devono insediarsi perfettamente in altrettanti ricettacoli

della porta. È sufficiente una minima deformazione della struttura per impedire l'allineamento dei perni con i relativi fori.

Ci sono volute due ore di tentativi e di delusioni (abbiamo comprato un catorcio... pensavo) prima che arrivasse un meccanico che conosceva bene i Merlin e ci spiegasse che il tutto era normale, per quel velivolo:

“Due di voi salgano e si mettano in coda”.

“Visto? La porta si blocca, adesso che la fusoliera è diritta”. Sarà!

Ma era proprio così. Altre volte, in seguito, è stato necessario scrollare la fusoliera, per assestarla, prima di poter bloccare le porte. Una volta, d'estate, la fusoliera si era leggermente deformata dopo una giornata al sole. Per poter chiudere le porte è stato necessario girare l'aereo sul piazzale per esporre al sole l'altro lato!

Alla messa in moto, il sinistro non aveva l'accensione delle candele.

“Non è niente...”, ma sono state altre ore di lavoro.

Finalmente alle 20,20 (13,20 Z) abbiamo potuto decollare e quando, due ore dopo, siamo arrivati in Texas, era notte. Le luci delle infinite stelle in alto, si confondevano con quelle della immensa città in basso, e con quelle intorno, dei velivoli che in rapida successione atterravano e decollavano sia da Hobby che dall'Intercontinental e chissà da quanti altri aeroporti vicini.

Il controllo di Hobby mi ha chiesto se fossi abile per un avvicinamento diretto a vista. Ringraziando per la cortesia, ho risposto che, non essendo familiare con l'area, preferivo un regolare avvicinamento strumentale.

Nella giornata, di emozioni ne avevo avute abbastanza.

A Houston sono rimasto cinque giorni come un signore. Ho visto che differenza enorme esisteva nella situazione economica dei due Stati, il Texas e l'Arkansas che avevo lasciato il giorno prima.

A Little Rock le strade incutevano tristezza per il loro squallore: una sequenza di negozi chiusi, anzi, devastati con le saracinesche divelte. Spettacolo simile a quello offerto dalle nostre città dopo i bombardamenti. Poveri e mendicanti agli angoli delle vie. Barboni che frugavano nei cassoni della spazzatura.

Houston sprizzava vita mondana giorno e notte. Automobili dell'anno, donne eleganti e sfacciate. Ristoranti frequentatissimi e musica dovunque. E la Galleria, una copia in grandioso di quella di Milano, con le botteghe piene di ogni ben di Dio. Non avevo notato tanta differenza, molti anni prima, tra le città viste nel mio girovagare: San Antonio, Tucson, San Diego, Chicago, Boston, New York, Washington, Philadelphia, Miami...

Chissà se l'Europa Unita sarà destinata in futuro a tali disuguaglianze?

Il volo di ritorno era previsto il giorno 9, ma abbiamo dovuto rimandare la partenza al giorno dopo per le grandi neviccate riportate sul Canada.

Abbiamo passato la giornata facendo una visita alla NASA, poi in aeroporto per il rifornimento all'aeroplano, e a casa per studiare la pianificazione del volo fino a Montreal.

Il giorno 10 sveglia alle sei per controllare la situazione meteo, sia telefonando all'Universal Weather per avere i bollettini, sia osservando la televisione (c'era un canale dedicato esclusivamente alla meteorologia per l'agricoltura, i viaggi, l'aviazione, la pesca ecc.). Abbiamo deciso di partire, e, alle 10,23 (16,23 Z) eravamo già in volo verso il nord. Abbiamo percorso tutta l'America nella sua lunghezza in sei ore, fino a Dorval, vicino a Montreal. L'atterraggio è stato interessante perché la pista, all'ultimo momento prima della richiamata, è sparita sotto un sottile strato di nevischio trascinato dal forte vento laterale. L'impressione era quella di atterrare con un angolo di deriva esagerato.

A Dorval avevamo appuntamento con la Ultravia, la ditta che produceva un velivolo ultraleggero, il Pelican, che a Nardi interessava, magari per esportarlo in Italia.

Siamo stati accolti da madame Lorraine che ci ha portati a casa a Repentigny per vedere l'aereo e trattarne l'acquisto.

La neve alta ci ha impedito di provare in volo l'ultraleggero, ma ha favorito una calda accoglienza da parte dell'ingegner Jean-René Le Page, il progettista, con tanto di cena franco canadese (con vino) e hangar flying fino a tardi. Risultato: Nardi ha comprato il velivolo ad un prezzo speciale.

La mattina del 12 è stata impiegata per caricare, smontato, il Pelican, C-IBWX, sul Merlin. Dopo la ormai famosa lotta per chiudere la porta cargo, alle 16,20 decolliamo. Questa tratta, di tre ore, ci ha portato a Goose Bay, nel Labrador, e ha pilotato Enzo Nardi.

Prima di cercare un albergo, abbiamo deciso di fare il rifornimento carburante, in modo di essere pronti, l'indomani, per la partenza. Il rifornitore, non aveva il PRIST, un additivo indispensabile per impedire il congelamento del kerosene. Momento di crisi.

Però può rifornirci con JP4, il carburante usato dai militari e che resiste a temperature bassissime. OK, il JP 4 andrà bene.

Buon sonno al The Labrador Inn dopo, pensate che strano, una cenetta in un ristorante cinese!

Non avevamo fatto bene i conti con il freddo (meno 38°) che rende la vita difficile ai motori ed agli strumenti. Infatti il motore sinistro mi ha fatto tribolare alla partenza, e quando ho iniziato il rullaggio per pista 26, ho notato che la bussola giroscopica non si muoveva.

È stato necessario rientrare al parcheggio dove, per fortuna, abbiamo trovato un tecnico inglese della RAF che ha smontato i computer. Dopo essere stati riscaldati, gli strumenti hanno ripreso vita. Ma ormai si era fatto tardi per

la partenza. Abbiamo dovuto ritornare al Labrador Inn con in braccio i computer e le batterie da tenere al caldo vicino al termosifone.

Il 14 era un po' meno freddo (solo  $-30^{\circ}$ ), ma la meteo era proibitiva per il vento contrario (a Reykjavik il vento soffiava da est a 110 Km/h con raffiche di 150). Noleggiata una macchina AVIS, abbiamo fatto una gita sulla baia, dove abbiamo assistito alla pesca attraverso un buco praticato nel ghiaccio, con un semplice amo legato ad uno spago. I poveri pesciolini, dopo uno o due guizzi, rimanevano irrigiditi, congelati.

Il giorno dopo abbiamo deciso di partire. Il vento era contrario nell'ultima parte della rotta, ma in complesso la situazione era accettabile, poiché, devian-  
do pochi gradi a sud, nella prima parte c'erano 40-50 nodi favorevoli.

Dopo aver accuratamente spazzato la neve dalle ali e dai timoni e controllato il funzionamento degli strumenti, ha avuto inizio l'avventura della traversata, che sarebbe durata sei ore.

Quando, dopo il punto di riporto LOACH, con rotta  $089^{\circ}$  verso un teorico punto Nord  $58^{\circ} 00'$  - West  $050^{\circ} 00'$ , i segnali delle stazioni VOR hanno cominciato ad essere poco attendibili, ho benedetto la presenza a bordo di un apparato LORAN-C che mi dava le coordinate direttamente.

Ricordavo le laboriose sintonizzazioni del LORAN che usavo sul DC-8, con i risultati da riportare su una carta quasi illeggibile alla fioca luce del tavolino del navigatore.

Eravamo saliti al livello 230, circa 7.000 metri, e volavamo in un cielo quasi sereno. Davanti a noi, però, si vedeva un grande ammasso nuvoloso che non prometteva nulla di buono.

Ho provato il funzionamento del sistema antighiaccio delle ali, non si sa mai. Mentre osservavo il bordo dell'ala sinistra, ho avvertito una specie di scoppio attutito in cabina.

Giratomi di scatto, ho visto il pannello di destra del parabrezza spezzettato in mille frammenti, mentre Enzo lo fissava incredulo. Eravamo appena entrati nella nube, e probabilmente il salto di temperatura aveva provocato il cedimento dello strato esterno del vetro. Che fare? Ridurre la velocità o la quota era fuori discussione. Avevamo da percorrere ancora più di un terzo di strada, e non potevamo variare l'autonomia. Ho solo ridotto per quanto possibile la pressurizzazione di cabina.

Intanto continuavo a trasmettere la nostra posizione, in termini di longitudine, e lo stimato di arrivo alla prossima.

Tutto il resto del volo è stato fatto dentro le nubi, che si facevano sempre più scure. Il bollettino delle ore 1700 Z di BIKF (Keflavik): La pista è la 11, il vento è da  $70^{\circ}$  con intensità di 27 nodi, raffiche di 35, visibilità di 9 Km, nubi poche a 300 metri, sparse a 500 metri e coperto a 800 metri. Temperatura  $1^{\circ}$ . La pressione 957 millibar. Poteva esser peggio.

Il carburante sarebbe bastato anche prevedendo una riattaccata e un avvicinamento a Reykjavik.

Dopo l'atterraggio, denunciata l'avaria al vetro e stabilito che non saremmo ripartiti presto, ci hanno fatto parcheggiare fuori mano, davanti all'hangar 858 della Icelandair.

Eravamo stanchi e provati, quindi, sbrigare le formalità aeroportuali e di dogana, siamo andati subito al Cristina, un alberghetto vicino all'aeroporto, lasciando i problemi al domani.

I problemi erano seri: il parabrezza doveva essere riparato, per poter proseguire. Da chi, quando, con che cosa, come sarebbe stato riparato?

L'ingegner Nardi, il giorno dopo, ha preso in mano la situazione andando a parlare con il direttore tecnico della Icelandair. Tutto bene! Avrebbero pensato loro alla riparazione, e, se avessimo ordinato subito il vetro di ricambio, in pochi giorni avremmo potuto ripartire. Il pezzo di ricambio è stato ordinato. Non avevamo altro da fare che aspettare, adesso.

Ritornati al Cristina, nel pomeriggio, mentre salivo la piccola scala di legno per andare in camera mia, ho sentito provenire dalla saletta della televisione il rumore di un motore di aereo.

Mi sono affacciato incuriosito e, guarda caso, ho potuto vedere in TV le immagini del decollo del Voyager, avvenuta il 14 dalla base di Edwards, per il fantastico volo di 40.200 Km intorno al mondo. Ho visto un frammento staccarsi dalla estremità alare destra, e ho pensato allo spirito di Jeana Yeager e di Dick Rutan, che pilotavano l'aereo in una impresa così formidabile. Io, che il giorno prima avevo l'animo del trasvolatore, allora mi sono sentito piccolo piccolo.

Mercoledì 17 I-NARB è stato ricoverato in hangar in attesa del pezzo di ricambio, il cui arrivo dall'America era stato annunciato per il 20 dicembre. A noi non restava altro da fare che visitare l'Islanda, l'isola incantata.

Abbiamo visitato Reykiavik e fatto un lungo giro sulle strade di lava verso l'interno. Raramente si vede un albero, e si ha l'impressione di esplorare la luna. Abbiamo visto le sorgenti termali, utilizzate per il riscaldamento gratuito di tutta la città. Abbiamo goduto della allegra e calda ospitalità della gente verso gli stranieri.

La serata, dopo cena nel ristorante dell'aeroporto, è stata indimenticabile. Ho conosciuto un gruppo di giovani del locale Aero Club, grandi appassionati di aviazione, che mi hanno invitato nel loro ritrovo, nella vecchia torre di controllo. Avendo all'orizzonte l'incantevole spettacolo delle aurore boreali che ricamavano in cielo spettacoli sempre nuovi, siamo rimasti fino a tardi parlando di aeroplani, bevendo caffè e mangiando biscottini. A stento riuscivo a rispondere a tutte le domande che quei ragazzi avidamente continuavano a fare.

Di ritorno a Keflavik, abbiamo trovato il nostro aeroplano preparato per la riparazione, il pannello danneggiato rimosso e il circuito elettrico per il riscaldamento del vetro ispezionato ed efficiente.

Abbiamo avuto anche la conferma che la parte di ricambio sarebbe arrivata, via DHL, il giorno dopo e che i tecnici si sarebbero messi immediatamente al lavoro, anche se di sabato, per permetterci di partire domenica, anche a costo di lavorare tutta la notte. E così hanno fatto, quei magnifici uomini di Icelandair.

Il lavoro, dopo ricevuto il nuovo vetro, si è presentato subito difficile e delicato. È stato necessario costruire una dima in lamiera di alluminio per centrare i fori dei bulloncini di fissaggio. Una mano malferma o un utensile non idoneo rischiavano di compromettere per sempre il lavoro. Anche noi, pur essendo stati di ben poco aiuto, siamo rimasti in hangar fino alla fine, alle 5 del mattino dopo.

“Tra otto ore, il mastice avrà fatto presa, e voi potrete partire”, ha dichiarato, senza nascondere il proprio orgoglio islandese, quello che, tra i tecnici, sembrava il capo.

E infatti alle 13,20 Z di domenica 21 dicembre, decollavamo alla volta di Shannon, in Irlanda. Un paio di ore di sosta a Shannon, per il rifornimento, e altre tre ore e mezza di volo prima di atterrare a Linate, dove siamo stati accolti trionfalmente dal personale della Aero Nardi, che aveva preparato in hangar un tavolo con panettone e Champagne.

Ancora una volta, avevo sgattaiolato un Natale a casa!



*Merlin IV, I-NARB in volo.*



*In volo da Biella il giorno dell'acquisto del mio nuovo amore.*



*I-DIDU posa per una foto da "grandi".*

Eravamo tutti sotto il pergolato, sull'aeroporto di Alzate Brianza, a sorvegliare un buon bicchiere e a raccontarci storie, quando abbiamo udito il rumore di un motore di aeroplano in avvicinamento.

Era un rombo sommesso, come una canzone mormorata, ma brioso. Ben presto è apparso nel cielo del campo un aeroplanino rosso, forse a duecento metri, piccolo e veloce. Si è allontanato per qualche minuto, poi è ritornato più basso ed è venuto all'atterraggio.

Ne è sceso Benedetto Damiani, che ci ha detto che, sì, l'aeroplano l'aveva costruito lui, che veniva da Biella ed era diretto a Venezia, ma aveva deciso di rinunciare perché ad est il tempo non prometteva niente di buono. Aveva visto il campo, e gli era venuta l'idea di atterrare. Magari c'era qualcosa da mangiare, visto che si era fatto mezzogiorno. All'AVM (il nostro club di volo a vela) pane e salame non si rifiutava mai a nessuno.

Dopo pranzo, ho chiesto a Damiani di mostrarmi il suo aeroplanino. Era veramente ben costruito, e i suoi sei metri di apertura alare e i quaranta cavalli del suo motore Volkswagen mi hanno stupito e incuriosito. Come farà una persona di statura normale a stare dentro a questa specie di aeromodello?

“Posso salire?”.

È piccolo, ma si sta comodi. Esaminando i comandi e gli strumenti mi sono reso conto che ogni cosa era al suo posto.

“Non c'è l'impianto elettrico?”.

“No, si avvia lanciando l'elica”.

“E parte subito?”.

“Certo! Manetta al minimo e magnetate su “ON”. Tieni i freni, perché non c'è il parcheggio”.

E così dicendo ha dato un energico giro all'elica, che ha continuato a girare tra l'allegro scoppiettio del motore. Non mi sembrava vero.

“Vado a fare un giro!”, gli ho urlato intanto che mi legavo la cintura e chiudevo il tettuccio.

E sotto gli occhi increduli e spaventati del proprietario ho iniziato a rullare verso la pista.

“Ma chi è, ... è matto?”, ha chiesto ai presenti.

“Tranquillo, quello è uno che non sa nemmeno lui chi crede di essere”. E da allora questa definizione mi è rimasta appiccicata.

Io intanto ero già in volo, stupito dalle caratteristiche brillanti dell'I-DIDU, così si chiamava il Colibrì MB 2 costruito da Damiani.

In volo livellato, con 3.000 giri, teneva 160 Km/h abbondanti.



*A bordo dell'I-DIDU sono il "ritratto della felicità".*



*Hangar Nardi a Linate. I-DIDU con I-FIMI, il Lear 35... rivale in amore!.*

Con tutto motore toccava i 200. Lasciati i comandi, manteneva la linea di volo e le ali livellate indefinitamente.

Gli alettoni, pur non avendo movimento differenziale, non producevano una imbardata inversa apprezzabile. Gli sforzi sui comandi erano leggerissimi ma ben proporzionati e davano una piacevolissima sensazione di efficacia e prontezza di risposta.

Eseguendo la prima virata in cabrata, ho avuto la conferma della bontà del progetto. I comandi si muovevano e gli assetti e le velocità si susseguivano come se la manovra fosse stata effettuata da un aeroplano molto più grande e potente. Mi ricordava con nostalgia l'Ambrosini S 7.

Portato a bassa velocità, rispondeva bene ai comandi fino allo stallo, che è avvenuto a 65 Km/h, senza avvertimento apprezzabile.

Di colpo il muso si è messo sotto l'orizzonte e un'ala si è abbassata rapidamente. Ho dovuto intervenire con la pedaliera per frenare l'autorotazione incipiente. Allora: se stalla a 65, moltiplicato per 1,3 uguale a 85. Questa sarà la velocità in planata finale per l'atterraggio.

Quando mi sono trovato in finale, in leggera scivolata per controllare la pendenza di discesa, ho sentito una dolcezza nel cuore che mi diceva che non avrei mai più potuto vivere senza quell'aeroplano.

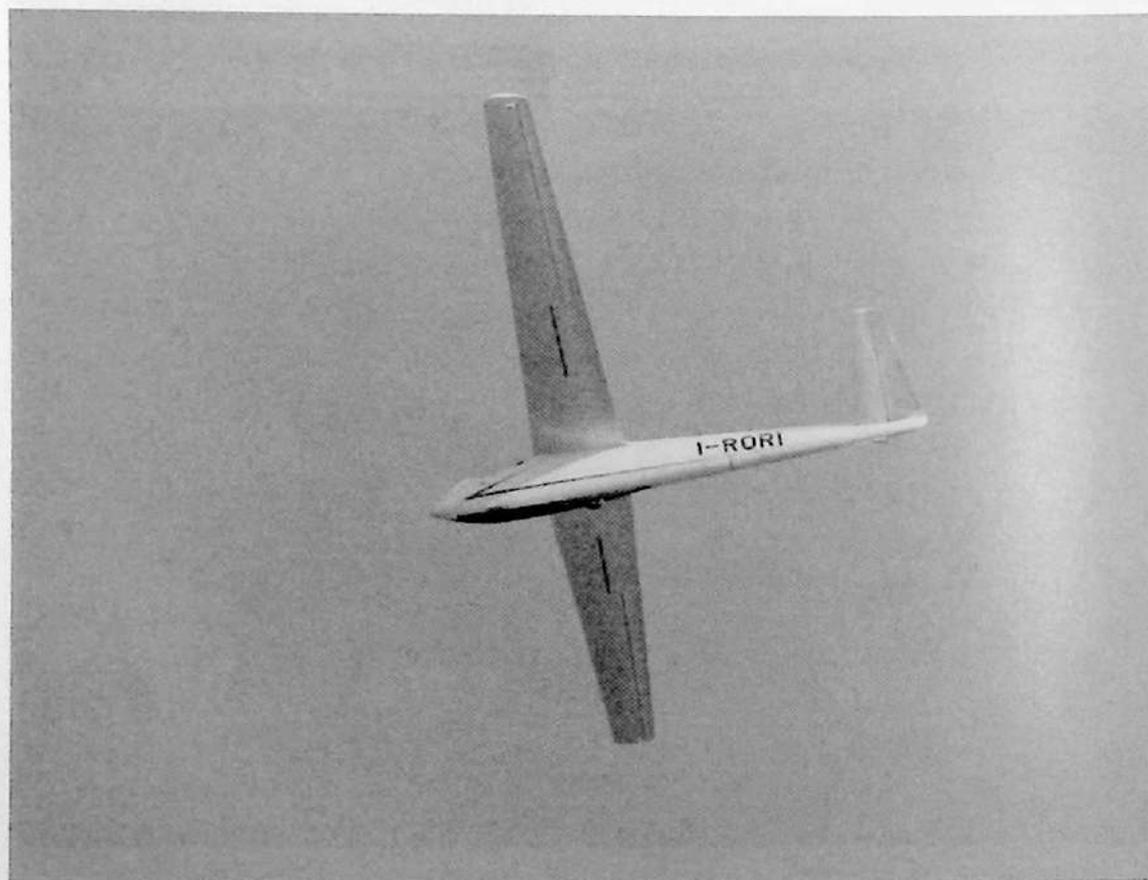
---

*L'ho comperato, quell'aeroplano. Benedetto pensava ad una nuova costruzione, e non c'è voluto molto tempo per concludere l'affare.*

*Il 3 giugno 1989, alle ore 15:10, decollavo da Biella, pilotando felice il mio nuovo amore.*



*Partenza da Calcinate del Pesce per Keiheuvel.*



*EC-39 - Uribel I-RORI, in volo.*

## 1990, VIAGGIO A KEIHEUVEL, ANTICHISSIMI VALORI

Sono un appassionato ricercatore di storia del volo a vela. Non perdo occasione di visitare un museo o di acquistare un libro se vi trovo documenti che riguardano il volo a vela.

Come in tutte le attività di ricerca, anche in questo campo il trovare un pezzo raro, o la conferma di un dato storico, è fonte di ineffabile gioia. Dalla consapevolezza di come sia difficile ritrovare, ricostruire quanto è stato cancellato dal tempo, nasce nello storico il desiderio di preservare, documentare, far vivere il più a lungo possibile le testimonianze del nostro progresso.

Con questo spirito ho salvato dall'oblio un aliante molto interessante nello sviluppo del nostro volo a vela: l'Uribel C, progettato da Edgardo Ciani e costruito dalla SSVV di Felice Gonalba.

Questo esemplare è immatricolato I-RORI, vola ancora bene come sempre ed è autentico in tutti i dettagli, colorazione e strumenti compresi.

È un aliante d'epoca, ed è quindi naturale che io abbia avuto il desiderio di farlo partecipare al raduno del Club internazionale degli alianti antichi.

Questo Club si chiama Vintage Glider Club (V.G.C.), è stato fondato nel 1973 da un gruppo di appassionati inglesi capeggiati da Chris Wills, si è diffuso rapidamente in Europa e conta oggi i soci in undici nazioni, scusate, dodici, perché da quest'anno c'è anche l'Italia.

Sì, perché sono andato a Keiheuvel, in Belgio, dove si è svolto il 18° Rally del V.G.C. e mi sono subito iscritto.

L'accoglienza è stata caldissima. Con stupore ho sentito dire che la partecipazione italiana era molto desiderata e ho notato che l'interesse per le macchine italiane, così poco conosciute all'estero, era altissimo. Le foto, il trittico e la descrizione tecnica del mio Uribel sono andate subito a ruba. Quasi ogni sera ero invitato in qualche tenda o roulotte per parlare del nostro volo a vela dal punto di vista della storia, delle costruzioni, delle prestazioni. Sono stati così ricordati nomi come Cattaneo, Bonomi, Teichfuss, Nannini, Preti, Rovesti, Mantelli, Morelli, Ciani e i ricordi si moltiplicavano quando gli appassionati stranieri associavano questi nomi ad altri come Georgii, Sheidhauer (che era presente, vivace con il suo inseparabile zucchini per il mate), e luoghi: Asiago, Pavullo, Sezze Romano, Merlo...

Su questo enorme campo d'aviazione, tutto in erba e circondato da una gran rete di canali, ho vissuto quattordici giorni di intense emozioni e di pura gioia.

Le emozioni del volo con alianti che fino ad ora avevo visto solo in fotografia o, al massimo, esposti nei musei.



*21 luglio 1990, Keiheuvel (Belgio),  
Eon-Primary, BGA 3214, versione inglese dello Zögling.*



*Keiheuvel. K4 Roenerleche PH-247 di George Slot.  
Con George Slot e la sua... Slot's machine.*

La gioia di volare in roccoli di dieci o quindici alianti e di riconoscere intorno a me i Grunau Baby, i Goevier, i Weihe, i Minimoa!

Le amicizie in un ambiente come questo si stringono subito. Ognuno di noi era felice di scambiare aliante con l'amico. E i commenti, dopo il volo – ogni caratteristica del velivolo era analizzata, ogni fase del volo era ricordata. Chi l'avrebbe detto che il Condor sale meno, ma è più veloce del Weihe? Il mio Uribel cambia nome sul campo. Colin Anson, dopo averci volato per più di tre ore lo ribattezza: *Uribellissima* !

Io non sono stato fermo un momento. Ho subito cancellato la vergogna, per un pilota... d'epoca, di non aver mai fatto un lancio con il verricello e ho accettato l'invito di un amico olandese, George Slot, di provarlo con il suo immacolato K4 Roenlerche, PH-247.

Dopo il volo ero un po' emozionato e non ho capito subito perché qualcuno ha riso alla mia dichiarazione:

*"Yes, I flew the Slot's machine!"*.

Ho prestato I-RORI a sette amici e mi sono stati affidati otto alianti da provare. I più *gustosi* sono stati l'Eon Primary, che è lo Zögling fatto in Inghilterra, il Grunau Baby e lo svizzero Moswey III, un veleggiatore gradevolissimo.

I francesi mi hanno offerto un bel volo di due ore e dieci con il Weihe, F-CRMX, originale tedesco, costruito nel 1938, attualmente di proprietà del Musée de L'Air al Bourget: il museo mantiene in condizioni di volo alcune macchine antiche e le affida al GPPA (Gruppo per la Preservazione del Patrimonio Aeronautico) che ne cura l'efficienza e le fa volare in particolari occasioni.

Alla gioia, volando, si è aggiunto il vanto per l'onore ricevuto con l'offerta di pilotarlo.

Nei giorni di sabato 21 e domenica 22 il campo è stato aperto al pubblico.

Alcuni alianti sono stati esposti in mostra statica e poi musica, altoparlanti e lecca lecca. Passaggio di saluto dei caccia F16 dalla vicina base di Kleinebroegel e qualche dimostrazione in volo da parte nostra. Su invito del presidente dell'aero club ospitante, mi sono esibito in un breve programma di acrobazia con l'Uribel.

La serata di chiusura ha visto gli addii, gli abbracci e tanta birra. Ma io, che avevo con me qualche bottiglia di chianti, sono riuscito a concordare una tregua nella guerra del vino con i francesi.

Il viaggio di ritorno a casa l'ho fatto in due giorni. Avrei voluto che non finisse mai. Guidando per mille chilometri, solo con il mio I-RORI che ammiccava sornione dal suo rimorchio aperto, cercavo di riordinare la massa di ricordi e di propositi che mi turbinava in mente.

Ricordavo le parole di benvenuto del presidente del V.G.C. Christian Wills, che mi hanno confermato che non esistono confini tra i veri aviatori. Ricordavo la meravigliosa dimostrazione di amore per il volo e per gli alianti che questi miei nuovi amici avevano dato. E lo scambio di informazioni sui pregi e difetti dei nostri aeroplani: parlavamo di loro con gli accenti che hanno le mamme quando parlano dei bambini.

---

*Sono ritornato, negli anni successivi, in questo paradiso del volo che si è ripetuto in tanti altri luoghi sacri degli aviatori: a Wächtersberg, a Shaffhausen - Schmerlat, alla Wasserkuppe, a Monaco - Oberschleissheim, a Elmira negli USA, a Tibenham in Inghilterra. Ma questa volta con un altro vecchio aliante da me restaurato: il CAT-20 I-ZAGO. Poi ad Achmer, la base dei Messerschmitt 262, i primi caccia a reazione del mondo, dove ho visitato il cippo in memoria dell'asso della caccia tedesca Walter Nowotni, che nel 1944 qui ha trovato la morte e, nel 2005, a Münchenberg nel Branderburgo, dove però ho rischiato di volare... per sempre a causa di un attacco di cuore.*

*Mi piace ricordare che anche in due luoghi sacri del volo a vela italiano ci siamo riuniti per volare insieme ai nostri amici venuti da tutto il mondo (anche dall'America e dal Giappone): a Pavullo e ad Asiago.*



*Il Weihe F-CRMX del Musée del'Air.*

È il 12 ottobre 1990. Devo trasferire ad Arezzo un L. 5 da Linate, dove è stato restaurato da Gonalba nella sua livrea splendente del tempo di guerra. Le informazioni meteorologiche sulla rotta e a destinazione sono buone, ma si prevede un peggioramento nella serata. Al momento della partenza, a Linate, la visibilità è di 3.500 metri e non è autorizzata l'uscita in VFR speciale. Ricorro ad un biasimevole trucco, presentando un piano di volo IFR. In questo modo non rinuncio al volo, ma il decollo è molto ritardato per l'attesa di autorizzazione alla messa in moto, per il lungo rullaggio fino al punto attesa della pista 36 R, per la precedenza che devo dare agli aerei di linea. Finalmente arriva la clearance:

"I-AEEV, autorizzato al Fix di Parma, via Parma uno Charlie, salire e mantenere livello 90, transponder 6170". Dopo il decollo, seguo la radiale (stimata) 105 del VOR di Linate. Cinque miglia fuori chiamo il Radar e dichiaro di essere "abile a cancellare il piano di volo IFR per procedere a vista".

Ed ecco che siamo in volo come ai vecchi tempi, caro L. 5, con la bussola e l'orologio. Dopo mezz'ora dal decollo il paesaggio si fa grigio di nebbia, e poco dopo la visibilità scende a zero. Chiamo Parma, e la risposta è: "Nebbia fitta, cielo invisibile, in pista visibilità 200 metri". Prima di rinunciare, inizio una salita, sicuro che a tre o quattromila piedi avrei trovato il sereno. Esco nel chiaro a 4.500 piedi. A sud gli Appennini non promettono nulla di buono. La nuvolosità prevista nella serata è già in formazione avanzata. Non si passa. Mi collego con Milano Informazioni e sono costretto a descrivere la mia situazione, a dir poco imbarazzante:

Visibilità a bassa quota diminuita improvvisamente a zero. Posizione attuale molto incerta, forse tra Parma e Reggio. Nessun apparato di navigazione. Carburante, almeno per un'ora. Quota illegale su una immensa distesa di nubi bianche. Mi sento un miserabile pirata. Da questo momento, però, si è sviluppato un episodio di collaborazione tra uomini, che può essere un esempio della bellezza del mestiere di aviatore.

L'operatore del F.I.C. di Milano si è rende subito conto che ho bisogno di aiuto. Non esita a scrutare lo schermo radar nel tentativo di scorgere la nostra traccia. Mi ordina di eseguire due virate di novanta gradi, dopo le quali mi identifica e non perde di vista la traccia primaria. Mi tranquillizza riguardo alla quota. Ha già avvertito il Controllo per autorizzarci a 4500 piedi.

Bene. E adesso dove andiamo? Decido per Orio al Serio. È il più a nord e spero che sia buono. Sì. Il bollettino dice otto chilometri di visibilità. Milano Informazioni mi dà un vettore preciso verso Orio, ma quando sono sulla verti-

cale, lo strato di nubi è compatto e Orio non si vede. E non si vedono neppure i monti a nord, nascosti da nuove nubi minacciose. La voce nella cuffia dice che ora posso scendere. “Ho paura di scendere vicino a questi rilievi”, rispondo, “non si vede niente”.

“Nella presente posizione potete scendere tranquillamente fino a duemila piedi”, insiste la voce suadente. Coraggio. Non hai scelta, penso, mentre do aria calda al carburatore e mi tuffo con una spirale a destra nell’ignoto di quelle nubi. L’anemometro ha oscillazioni di trenta – quaranta nodi. Meglio non guardarlo; il tubo di Pitot deve essere pieno d’acqua. Tieni bene l’assetto con l’orizzonte artificiale. Tra poco vedrai il terreno. Ma a duemila piedi sono ancora nelle nubi, in mezzo a una pioggia battente. A millecinquecento piedi esco dalle nubi e vedo sotto di me un’autostrada e dei capannoni illuminati con una grande scritta: DALMINE. Sono salvo, e so dove sono!

Poco dopo, toccando la grande pista lucida di pioggia, penso a quanto devo essere riconoscente a quella voce che mi ha guidato. Appena possibile chiamo la Sala Operativa del Controllo di Milano per chiedere di parlare con l’operatore di turno del F.I.C.

“A quest’ora non c’è più nessuno. Se è importante dica pure a me”.

“Vede, poco fa ero in volo con un aeroplano leggero, sono stato sorpreso da una diminuzione improvvisa della visibilità, e solo grazie all’intervento di un operatore abile e intelligente, che ha compreso subito il problema e non ha esitato a trovare la soluzione, sono uscito da una situazione...ehm imbarazzante”.

“Ah, ero io. Sono contento che sia finito tutto bene”.

“Non so come ringraziarla”.

“Per carità, è il mio lavoro”.

“Capisco, ma è stato un lavoro molto ben fatto”.

Così due uomini si sono salutati semplicemente: ma uno di loro, per interminabili minuti aveva affidato la salvezza del suo aeroplano nelle mani dell’altro.



*Orio al Serio. Felice Gonalba accanto a L.5 I-AEEV.*



*Carlo Zorzoli con Gerolamo Gavazzi accanto al Ca.100 [foto Paolo Franzini].*



*Il Ca.100 flotta sul Lago di Como davanti all'AeroClub.*



*Vigna di Valle. Voli del Ca.100 sul Lago di Bracciano.*

## 1991, CAPRONCINO DEI SOGNI

*Il 17 luglio 1991 ho fatto il primo volo di collaudo del Caproni Ca 100, I-ABOU, che era stato costruito nel 1935 e restaurato nella officina di Felice Gonalba, a Linate, per conto del nuovo proprietario ed animatore del progetto, Gerolamo Gavazzi.*

*In quell'occasione ho scritto per la rivista «Volare» questo articolo.*

Linee semplici che si compongono in un insieme di straordinaria bellezza. Il cofano arrotondato e massiccio indica dove stanno il peso e la potenza. Da lì partono due rette convergenti a delimitare la snella lunga fusoliera, completata dal timone dal tipico profilo Caproni, sveltante come una bandiera. Le quattro argentee semiali, tese e brillanti, gli danno l'aspetto di una grande libellula pronta al volo. Il Caproni Ca 100, il Caproncino per tante migliaia di aviatori, è stato il simbolo del volo, la realizzazione di un grande sogno. Ha fatto sognare anche me che leggevo delle imprese di Beonio Brocchieri, di Bonzi, di de Bernardi, lo vedevo evolvere nelle "giornate dell'aria" e sognavo che un giorno... anch'io... Poi altre macchine hanno preso di prepotenza la parte di protagonista. Tante belle macchine, ruggenti e veloci, altre leggere e silenziose, ma nel cuore del suo coetaneo, il Caproncino ha sempre avuto un posto; quel posto che i sogni si scavano per sempre nel cuore di un adolescente.

Ora sono vicino ad un Caproncino vero, efficiente, e tra poco lo porterò in volo. Questo non è un sogno, eppure le operazioni di verifica e controllo pre-volo, così abituali, assumono oggi il significato di un rito, e ogni azione sembra raccontata in una favola. Controllo l'elica (in noce "nostrale", come tassativamente prescritto dalle norme della Regia Aeronautica), i galleggianti, la tela del rivestimento: tutto sembra nuovo di fabbrica. I tiranti, i cavi e le pulegge che andranno in contatto con l'acqua sono puliti e ben ingrassati. La quantità dell'olio nel suo serbatoio la controllerò dopo la prova motore, per misurare anche la quantità che ora è depositata nel carter. L'idrovolante è trascinato con il suo cavalletto vicino allo scivolo per effettuare, a terra, il riscaldamento del motore. Salgo sul galleggiante destro e di lì inizio una breve scalata che mi porta, passando sulla semiala inferiore, ad infilarmi nella carlinga posteriore, il posto del pilota.

Non indosso il paracadute "Freri", come i miei predecessori; un normale cuscino lo sostituisce, ma tutto il resto è originale. A destra ho il comando del "correttore piano mobile", la manetta del "gas", il comando dell'"anticipo magneti", il comando "alta quota", e i rubinetti della benzina. Sul cruscotto di compensato gli strumenti sono tutti originali, risultato di una lunga accurata

ricerca. Osservo, da sinistra a destra, l'avvisatore d'incendio, il commutatore dei magneti, il contagiri, l'indicatore di velocità, l'inclinometro, la favolosa bussola OMI, il variometro, l'orologio, l'altimetro, il manometro dell'olio e il "teletermometro" e, infine, la pompa iniezione benzina "Malivert", che noi ci ostiniamo a chiamare "cicchetto". Al centro, in basso tra le gambe, il magnetino di avviamento. Tutto come allora!

Sollevo la testa e guardo fuori, tra i montanti e i tiranti: lo stesso hangar, lo stesso lago con i suoi monti sorgenti dall'acque. L'unico elemento che mi risveglia dal sogno è l'abbigliamento e l'atteggiamento di tutte quelle persone che si sono assiegate stupite per guardare e fotografare la mia strana macchina volante.

Da sotto mi comunicano che sono pronti. Inizio le operazioni per la messa in moto. Rubinetto della benzina – aperto. Rubinetto del cicchetto – aperto. Svito il pomello della pompetta Malivert e lentamente pompo quattro volte: dalla resistenza che sento sotto le dita capisco che la benzina è passata. Riavvito bene il pomello e chiudo il rubinetto del cicchetto. Giro il commutatore dei magneti su 1-2. Manetta del gas aperta mezzo centimetro. Comando dell'anticipo magneti molto ritardato.

Al mio via, con un motorino elettrico, fanno girare l'elica, mentre io, con la mano destra, mi affanno a ruotare velocemente il magnetino di avviamento per fornire ai pigri magneti Marelli i 15.000 volt necessari per far scoccare le prime scintille. Il vecchio motore Colombo S 63 sa quello che deve fare, e lo fa senza farsi pregare. Gli strumenti prendono vita, il contagiri saltella come uno scugnizzo e si porta sui mille giri al minuto. Con la manetta lo riporto a settecento, mentre con la coda dell'occhio mi assicuro che la pressione dell'olio si muova. Un bel due indicato dalla lancetta mi soddisfa. Provo ad aumentare l'anticipo ai magneti: bene, il contagiri saltella in aumento. Per ora lasciamolo così. Per la temperatura dell'olio ci vorrà tempo. Aspettiamo.

Guardo fuori e vedo che il mio sorriso si specchia nel sorriso di tutti quelli che mi guardano da terra. Il Caproncino è vivo, la sua voce è sonora e olio e benzina scorrono nelle sue vene di rame con la corretta temperatura e pressione.

Dopo la prova motore siamo sospinti in acqua. I galleggianti affondano fino a sommergersi oltre la metà del loro volume. Calcolati giusti giusti, penso. Il motore è avviato per la seconda volta e subito l'idrovolante si muove verso il lago. È necessario, durante il flottaggio, tenere il motore al minimo per non sollevare spruzzi d'acqua che potrebbero essere colpiti dall'elica. Eseguo diversi giri di flottaggio davanti alla darsena. Un po' per prendere confidenza con il comportamento del velivolo in acqua, un po' per fare contenti i fotografi. Dopo l'ultimo giro inizio ad allinearmi per il decollo. Abbasso gli occhialoni e osservo un punto di riferimento, lontano sulla riva, che mi aiuterà a mantene-

re la direzione, controllo il trim in posizione neutrale, il correttore di quota su tutto ricco, il rubinetto aperto e avanzo lentamente la manetta del gas facendola precedere dalla leva dell'anticipo. Il Colombo risponde prontamente facendo accelerare il Caproncino. Tiro la cloche tutta indietro e l'idrovolante si impenna in un assetto molto cabrato, le punte degli scarponi tutte fuori dall'acqua, in un grande ventaglio di schiuma. Occorre tanto timone destro per non deviare dalla direzione di decollo. Con una occhiata mi accerto che i giri siano arrivati a 1.700. Tutto bene: giri, direzione, ma velocità niente; rilascio un poco la cloche, e gli scarponi iniziano a battere più veloci sul pelo dell'acqua. Siamo sul redan, ma il decollo è lungo. provo a tirare un poco. Gli spruzzi e il rumore sui galleggianti cessano. Siamo in aria. Cloche in avanti, che la velocità è ancora poca. Quasi subito siamo a 100 Km/h con 1.850 giri. Raggiunti i 110 Km/h, riduco un poco la manetta e inizio la salita con virata a destra per entrare in circuito. La manovra del decollo mi ha richiesto una tale concentrazione, che solo ora ritorno consapevole del mio corpo e dei miei pensieri.

Fino ad ora sono stato un componente automatico del Caproncino. Adesso, durante la virata, sono diventato un pilota di Caproncino. Per tenere la pallina dell'inclinometro al centro, è sempre necessaria una buona pressione sul piede destro. Il motore romba con la sua caratteristica musicalità. Se mi sporgo un poco oltre il bordo della carlinga a sinistra, sento sulla guancia il vento fresco della velocità, ma se mi sporgo a destra il volto è riscaldato dai gas infuocati che escono dai sei tubi di scarico allineati e rivolti all'insù. Giunti alla quota di trecento metri, riduco il motore a 1.700 giri, provo a ridurre un poco anche l'anticipo, ma, non avendo ottenuta apprezzabile variazione al regime del motore, decido di riportare la levetta in avanti. Qui, penso, ci vorrebbe il mio vecchio istruttore del 1950, per darmi consiglio. In volo livellato la velocità si stabilizza sui 150 Km/h, ed è necessario spostare un poco il trim a picchiare.

Dopo le prime virate mi rendo conto che il Ca 100 possiede la stabilità degli aeroplani moderni e una ottima manovrabilità, se paragonata a quella degli altri idrovolanti del Club. Do tutta potenza in volo livellato: i giri arrivano a 1.850 e la velocità sfiora i 170 Km/h. Vorrei accarezzargli il muso, come si fa ai cavalli meritevoli, ma il gesto affettuoso si limita a ritardare la manetta. Pressione dell'olio e temperatura regolari. un paio di virate di sicurezza prima di provare lo stallo. Dolcemente, motore al minimo. Direzione. Mantengo la quota, la velocità diminuisce. A 90 Km/h provo a muovere gli alettoni: rispondono ancora.

Qualche tirante comincia a vibrare, a 80 Km/h, con l'elevatore quasi tutto a cabrare, il muso cade rapidamente. La ripresa è immediata portando la cloche poco più avanti del centro. Ridò potenza con cautela per non sottoporre il vecchio motore a sollecitazioni improvvise. Scusa, Caproncino, se ho detto

“stallo”. So che ai tuoi tempi lo chiamavate “perdita di velocità”. E non potrò neppure farti sgranchire i longheroni con qualche “giro della morte” o qualche “nodo di Savoia”. Il RAI (e la coscienza) me lo impediscono. Lasciamo queste cose ai giovani, però un piccolo sforzo lo dobbiamo fare. Ho visto come voli in salita e in crociera. Fammi vedere come reagisci quando le forze aerodinamiche si misurano a tonnellate. Facciamo una prima affondata fino a 190 Km/h. Tutto bene: sforzi sulla barra normali e nel senso giusto. Proviamo ancora fino a 200 Km/h. I tiranti fischiano, ma non avverto vibrazioni o scuotimenti allarmanti. I comandi rispondono correttamente. Il motore deve essere un po' ridotto, per non superare il massimo consentito dei giri. Per smaltire tutta questa velocità, mi concedo una lunga virata sfogata che mi consente di godere il Caproncino, con una sola manovra, via via in tutta una gamma di assetti e velocità, dalla massima alla minima. Un passaggio basso davanti all'hangar dell'Aero Club è l'ultima concessione alla nostra vanità, poi filiamo svelti in circuito di ammaraggio.

Caproncino, pensa a quanti occhi ci guardano, non farai mica il matto, eh? Ma lui è più tranquillo di me. Si sa, più esperienza. Dopo la virata in finale, motore ridotto, planiamo a 100 Km/h diritti e stabili. Guardo lontano, dalla “parte dell'aria fresca”, e quando giudico di essere molto vicino all'acqua, tolgo manetta e sollevo il muso un po' più alto della posizione orizzontale. Subito sfioriamo la superficie del lago. Tiro la cloche a me e l'idrovolante rallenta rapidamente. Nessuna difficoltà per mantenere la direzione. Arrivati all'ormeggio, lascio il biplano per andare a cambiarmi. Quando torno, lui è già all'asciutto, circondato dai suoi custodi e da una folla di ammiratori. Molti sono i curiosi, ma qualcuno è commosso. C'è chi ha imparato a volare su quel “Coso”. Mille i commenti.

“È bello... è perfetto”, dice un anziano pilota, “direi che è perfino un peccato farlo volare”. “Forse sì” risponde Gerolamo Gavazzi, l'artefice del sogno, “ma se lo guardi bene negli occhi e pensi a cosa ti vorrebbe dire, capisci che sarebbe un peccato non lasciarlo volare!”.

---

*Un altro meraviglioso Caproncino è ritornato a volare grazie all'opera appassionata e volitiva di Gerolamo: I-ABTM, sempre con il motore Colombo, ma terrestre, questa volta.*

*Il 26 giugno del 2000, a Linate, ho avuto la gioia di farlo decollare per la prima volta dopo tanti anni di abbandono.*

*È stato un avvenimento emozionante per tutti, e perfino i controllori di Linate, dimenticando per un istante la loro professionale meticolosità, mi hanno invitato ad eseguire alcuni passaggi bassi sulla torre di controllo per fare delle fotografie a quella macchina straordinaria!*

Quel pomeriggio del 24 aprile ero in volo con I-IVDG, l'aliante Janus del club di Calcinate del Pesce, sulle pendici del Monte Zeda, nelle Alpi a nord ovest di Varese.

L'ala destra sfiorava le rocce mentre l'aliante saliva allegramente di tre metri al secondo, ma, con una bella virata verso valle, mi sono allontanato per ritornare poi, dopo 180°, parallelo al pendio.

Il vento mi ha riportato ben presto a sfiorare le rocce, ma con l'ala sinistra, questa volta. Virata a destra ancora di 180°, e via così, sempre salendo, a descrivere degli *otto* nella corrente dinamica ascendente. Il mio compagno era Attilio Pronzati, il grande campione che regalava a piene mani la sua impareggiabile esperienza di volo a chiunque volesse imparare.

Avevo seguito durante tutto il volo i suoi insegnamenti, seguendo quelle che Attilio chiamava le *linee energetiche*. La successione di quei punti orografici dove l'energia solare produce le migliori condizioni sfruttabili per il veleggiamento. Punti riconoscibili, certamente, grazie all'osservazione delle caratteristiche del terreno, dall'illuminazione solare, da... tante teorie, ma che solo l'esperienza ed il... fiuto del campione possono localizzare inequivocabilmente.

Eravamo arrivati, con la nostra salita, molto prossimi alla vetta dello Zeda, quando Attilio mi ha chiesto:

"Dallo a me, un momento". Gli ho lasciato i comandi, confermando con le due mani sollevate.

Attilio ha interrotto la sequenza degli *otto* vicino al costone per entrare in una virata continua molto inclinata. Poteva permetterselo, ormai la vetta era vicina. Il variometro ora segnava un trionfante valore di 5 metri al secondo, ed il proseguimento di un lungo volo era a questo punto assicurato.

Ero affascinato dalla tempestività dell'intervento e dalla sicurezza della stretta virata, ma non mi spiegavo il motivo per cui il filo di lana rosso, fissato sulla capottina e che serve ad indicare l'andamento della vena fluida del vento relativo all'asse longitudinale dell'aliante, fosse mantenuto costantemente deviato di circa cinque gradi all'esterno della virata.

Resistendo, per rispetto al pilotaggio del mio maestro, alla tentazione di premere un poco sul pedale interno alla virata, pensavo che, chissà, i grandi campioni possono anche permettersi un pilotaggio poco accurato, largamente compensato da una eccezionale bravura agonistica.

Dopo l'atterraggio la mia impudenza ha avuto la meglio e ho chiesto ad Attilio:

"Non pensi che, se le virate sono perfettamente coordinate, si ha meno resistenza e si sale meglio?"

Attilio, senza scomporsi e con la sua proverbiale affabilità mi ha risposto che, vicino alle rocce, è sempre bene stare dalla parte del... formentone, e quindi è meglio esagerare verso la scivolata piuttosto che rischiare la derapata, micidiale in quella situazione.

Inoltre, ha aggiunto, l'esperienza gli ha insegnato che, in leggera scivolata, quando la spirale è molto stretta, si sale di più.

Devo dire che, perfettamente d'accordo sulla prima risposta, non ero del tutto convinto dalla seconda.

Qualche mese dopo, ho letto sulla rivista americana «Soaring» un articolo scritto da Dick Johnson, il famoso campione americano, stimatissimo collaudatore di alianti che avevo conosciuto ad Oerlinghausen quando eravamo lì tutti per valutare le macchine della World Class, io con il Velino.

Nell'articolo spiegava chiaramente come, in una virata di piccolo raggio, l'andamento delle linee di flusso non corrisponde esattamente all'asse longitudinale della fusoliera, pertanto, in una virata corretta, il filo di lana assume un angolo da 5° a 10°, a seconda del raggio di virata.

Allora io, grande pilota collaudatore, l'aquila giudicatrice, di fronte a quei campioni, mi sono riconosciuto un pollo!



*Aeroporto di Pavullo. Carlo Zorzoli accanto all'EC-39 - Uribel I-RORI.*

La Federazione Aeronautica Internazionale, ha bandito, nel 1989, un concorso tra le nazioni per il progetto di un aliante che rendesse possibile, in una classe apposita, la partecipazione alle gare sportive a prezzi contenuti. È nata così la "World Class", alla cui realizzazione ha attivamente partecipato l'Italia, grazie anche all'opera del campione del mondo Leo Brigliadori e del Professore Piero Morelli del Politecnico di Torino.

Il nuovo aliante avrebbe dovuto avere principalmente queste caratteristiche: basso costo di acquisto e di impiego, quindi avrebbe dovuto essere piccolo, leggero e di semplice costruzione. Avrebbe dovuto avere la possibilità di essere smontato e rimontato rapidamente da due soli uomini. Le prestazioni accettabili erano tali da permettere l'ottenimento delle insegne F.A.I. (in altre parole avere una efficienza di 1:30 circa) con una velocità di stallo non superiore a 65 Km/h. Avrebbe dovuto inoltre essere abbastanza robusto per assicurare una certa sicurezza in caso di atterraggi disastrosi, e una durata nel tempo dell'ordine dei 20 anni o 9.000 ore di volo.

L'Aero Club d'Italia si è assunto l'incarico di presentare al concorso una macchina italiana, ed ha affidato il progetto all'ingegnere Carlo Ferrarin, il noto progettista degli alianti Caproni. La costruzione è stata ordinata alla ditta Glasfaser Italiana di Valbrembo.

Il neonato aliante aveva tutte le caratteristiche richieste dal concorso della F.A.I., ed è stato battezzato "Velino", dal nome del monte che domina Avezzano, famoso punto di riferimento per i volovelisti di Rieti, la capitale del volo a vela italiano.

Avevo io il compito di eseguire tutte le prove in volo per controllare che il comportamento della macchina corrispondesse ai calcoli del progetto. I campioni Bob Monti e Walter Vergani dovevano misurare le prestazioni e valutare le caratteristiche sportive. Io inoltre avrei dovuto presentare l'aliante al concorso che si sarebbe svolto ad Oerlinghausen, nel mese di settembre.

Eravamo in luglio, quando l'aereo è uscito dall'officina, e non c'era tempo da perdere. Dopo una giornata di intensi preparativi, la sera del 23 luglio, alle otto e quarantasei, il Velino, marche I-AECX, ha fatto il primo volo. Questo strano anatroccolo, con dodici metri di apertura alare e sette metri quadrati di superficie, si comportava già come un adulto.

Da quel giorno ho fatto una ventina di ore di volo, che non sono state sufficienti per scoprire le cause e trovare i rimedi di qualche difetto riscontrato alle basse velocità.



*Il Velino progettato da Carlo Ferrarin e  
costruito dalla Glassfaser Italiana di Valbrembo.*



*Firme ricordo del concorso in Germania sul timone del Velino.*

Il velino si è dunque presentato, il 21 settembre, al concorso in Germania prima di essere messo a punto. Malgrado i lusinghieri commenti di personaggi illustri del volo a vela mondiale come Klaus Holigaus, Dik Johnson, Derek Piggot, Alvaro D'Orleans, tutti concordi sulla bontà dei comandi e l'ottima maneggevolezza, il Velino non è stato prescelto dalla commissione, che ha preferito un aliante polacco, forse meno costoso, ma che in ben ventiquattro punti non ottemperava ai requisiti del concorso (Per esempio, i comandi non si collegavano automaticamente e per montarlo erano necessari almeno quattro uomini indaffarati).

Rientrati a Valbrembo abbiamo ripreso con lena i collaudi, per altre trentadue ore di volo, con la speranza, risultata poi vana, di fare recepire dalla commissione i nuovi risultati delle prove, che dimostravano come erano stati risolti i problemi iniziali.

Le relazioni che compilavo dopo ogni volo erano corredate da una registrazione video ottenuta con una piccola videocamera montata sul timone ed orientata in modo da riprendere il campo oggetto della prova, dove i filetti fluidi erano materializzati da fili di lana rossa opportunamente distribuiti sulla superficie. La videocamera era avviata al momento del decollo, ed io, per mezzo di un microfono, dettavo in audio i valori delle velocità indicate, gli angoli di assetto e ogni altro commento utile all'interpretazione della prova.

Vedendo questi filmati si aveva l'impressione di osservare il volo restando appollaiati sul timone verticale. Non mancavano di un certo valore estetico, e talvolta rivelavano situazioni strane.

Il giorno 3 febbraio 1993, al termine di una prova, mi trovavo sulla verticale del campo a circa trecento metri. Per abbreviare i tempi ho pensato, durante la virata per portarmi nel braccio sottovento, di eseguire una scivolata d'ala per smaltire quei cento metri di troppo.

Barra a sinistra e pedale destro. Risultato: ploff! il tettuccio si è aperto ed è restato attaccato alle cerniere, trattenuto dalla cordicella di fermo. Ecco come un pilota, alla fine di un buon volo, quando tutto sembra andare per il meglio, si trova improvvisamente, come si suol dire, con le mani piene di cose da fare e con poco o niente tempo per farle. Nel filmato si vede il tettuccio aperto e si direbbe che la videocamera rabbrividisca all'idea che, da un momento all'altro, si stacchi e vada a colpirla in fronte. E si sente in audio, in mezzo al sibilo del vento, la mia voce che commenta:

“Cribbio, si è aperto... riduco la velocità... resta attaccato... centocinquanta metri... proviamo a destra...”.

Appena accenno una scivolatina a destra il tettuccio, con una lentezza esasperante, comincia a chiudersi. Lo agguanto con la mano sinistra e lo chiudo bene, ma non riesco a bloccarlo con il gancio. Nei pochi secondi che sono seguiti ho dovuto rimettermi dalla sorpresa, decidere se avevo o no quota suffi-

ciente per passare sopra la cima degli alberi e se fosse meglio tenere la mano sul pomello del tettuccio o sulla leva dei diruttori, e, se permettete, atterrare decentemente.

Cessato l'interesse per il concorso, il Velino è rimasto a Valbrembo quasi dimenticato, ad eccezione di una partecipazione ad una manifestazione aerea a Trento, nel maggio 1994, nella quale mi sono esibito con un numero acrobatico.

Ci siamo ricordati di lui nel maggio del 1996, quando ho fatto i voli per il rinnovo del Certificato di Navigabilità. In quei giorni, per soddisfare la nostra curiosità, abbiamo deciso di confrontare direttamente in volo i due rivali di Oerlinghausen: il Velino e il polacco PW 5.

Un PW 5 era stato acquistato dal Club di Calcinate del Pesce, e su quel campo ho portato il mio gioiello, il 13 giugno 1996 da Valbrembo, con un bel volo di due ore e dieci minuti, in una giornata ideale per veleggiare.

A Calcinate mi aspettava Walter. La prova è stata organizzata per il giorno dopo, ma il 14 il cielo era completamente cambiato, le nubi erano a non più di ottocento metri e ogni tanto ci elargivano una leggera pioggerella.

Abbiamo fatto il volo, trainati contemporaneamente da un L 5 pilotato dall'intramontabile Broggin. Abbiamo volato vicinissimi per 43 minuti, sempre a bassa quota e sfruttando quelli che Walter chiamava i "termichini". In quelle condizioni, i due aliati si sono rivelati pressappoco equivalenti, anche se a me, per puro spirito patriottico, il Velino sembrava guadagnare leggermente sul PW 5.

Dopo un buon pranzo alla Schiranna, si è presentato il problema del rientro a Valbrembo, dove, alla Glasfaser, mi attendeva Ghidotti.

"Io, con questo tempo, passando da termichin a termichino, ci proverei ad andare...".

Così è iniziato l'ultimo volo che ho fatto con il Velino, la cui sorte mi è oggi completamente sconosciuta. E preferisco ignorarla, per conservare intatto il ricordo di quel 14 giugno 1996.

Alle 13,50 ho decollato dietro l'L 5, che si è diretto subito verso est, ma dopo dieci minuti, ormai sotto la base della coltre di nubi, mi sgancio a ottocento metri in un termichino, appunto. Ero convinto che così non si poteva fare molta strada, ma ho proseguito in rotta; il campo di Vengono, che avevo già in vista, mi dava sicurezza. I monti, sulla mia sinistra, erano immersi nelle nubi. Inutile pensare di passare di lì. Mi sono avvicinato al monte San Giorgio per vedere che aria tirava. Non male. Ho scelto una velocità di 100 Km/h, da aumentare quando il variometro indicava troppa discesa, ma pronto a tirar su in diminuzione al primo avvertimento di ascendenza.

Su Como ero abbastanza basso, ma avevo la speranza di agganciarmi al monte Bollettone. Infatti alla radio sentivo un aliante di Alzate che volava in quella zona. Lungo il crinale sud del Bollettone ho ripreso tutta la quota fino

ad 800 metri. Quota che ho perso gradualmente durante l'audace traversata da Erba alle pendici del Cornizzolo. La mia speranza era data dalle ascendenze che i Corni di Canzo non mi avevano mai negato. Ma questa volta i Corni, completamente all'ombra, non mi hanno aiutato. Ero su Lecco a meno di trecento metri, ed ho pensato di essere ormai condannato a salvarmi sulla aviosuperficie Kong, a Monte Marenzo.

I tetti, i viali della città però mi sostenevano con il calore che riflettevano, permettendomi di non perdere quota. Ho notato che il grande ammasso roccioso che si trova a nord di Lecco era illuminato da un raggio di sole. Mi sono avvicinato, lasciando da incosciente la sicurezza della planata verso la Kong, e sono stato premiato da una debole ma sicura ascendenza che mi ha riportato, dopo interminabili dodici minuti di volo in spirale, alla base delle nubi, sempre a 800 metri.

Velocità 100 Km e prua 150° verso i colli dell'Albenza che mi attendevano grigi e piovigginosi. Ormai pioveva senza remissione, e facevo fatica a vedere attraverso il tettuccio bagnato. In lontananza luccicavano le tettoie di Ponte San Pietro, dove mi sono diretto con una planata veloce, interrotta da rari delfinamenti per sfruttare le minime bolle ascendenti (i termichini di Walter) che incontravo. Ho avvistato il campo di Valbrembo e ho atterrato direttamente sulla pista 02, dopo un'ora e venticinque minuti, arrestandomi sul piccolo raccordo che porta alla Glasfaser. Pioveva a dirotto. Ghidotti era nel suo ufficio e, come al solito, era attaccato al telefono.

"Ah, sei qui. E il Velino?", mi ha detto quando mi ha visto.

"È là fuori che si lava sotto la pioggia".

Non mi ha risposto, ma è corso sulla porta dell'hangar per andare a vedere: non ci credeva!



*30 aprile 1994. Primo volo sull'aviosuperficie Kong, sull'Adda.*



*18 giugno 1994. Sull'aeroporto di Pavullo durante il I Raduno "Luigi Teichfuss".*

Due ali rettangolari, semplici, tenute al loro posto da cavetti di acciaio, una trave di listelli di legno per collegarle a dei timoni ridotti all'essenziale, un sedile di legno compensato e un pattino abbastanza robusto per impedire che l'apparecchio si disintegrasse al primo atterraggio. Così nel 1923 il professor Alexander Lippisch ha creato per Oscar Ursinus, padre del volo a vela tedesco, il velivolo più semplice ed economico per insegnare alla gente a volare: lo Zögling, l'Allievo.

Migliaia di piloti in tutto il mondo hanno imparato a volare con una macchina come questa.

Da soli. Ancora più soli perché sospesi nel vuoto seduti su un seggiolino senza protezione né avanti, né ai lati, né sotto. Nel vento.

Iniziavano le loro esperienze in grandi prati in declivio, tra le margherite ed il canto dei grilli, sotto lo sguardo critico ed appassionato dei compagni. Dovevano ricordare le nozioni spiegate alla lavagna e cercare di capire quello che l'istruttore, tra urli ed imprecazioni colorite, ordinava all'ultimo istante.

*"Hast du Mut?"* Ce l'hai il coraggio?

Via, allora.

La squadra iniziava a tendere i cavi elastici agganciati al pattino del libratore, ancorato per la coda al terreno, o semplicemente trattenuto da una seconda squadra.

Quando gli elastici erano tesi, l'istruttore ordinava "correre", ed il cavo veniva tirato in corsa dalla squadra urlante e sudata. Liberata la coda, l'aliante, dopo un breve balzo in alto, era libero di planare giù dal pendio.

I primi lanci erano eseguiti con poca energia e si limitavano a semplici strisciate sul prato. Servivano per imparare a tenere le ali livellate con l'uso degli alettoni e della pedaliera.

Poi iniziavano i voli sempre più alti, con le virate necessarie per rimanere entro i limiti del campo.

Alle emozioni dei primi lanci subentrava il piacere dell'apprendere e del fare sempre meglio.

Lo Zögling, il velivolo certamente più costruito in tutto il mondo, si è evoluto in forme diverse nei dettagli, ma è rimasto sempre lo stesso nell'essenziale. Sempre ha rappresentato il sogno, l'idea del volo raggiungibile e realizzabile con le proprie forze.

Anche nei momenti più difficili, dopo la guerra, chi non poteva rinunciare al volo, ha iniziato la costruzione di uno Zögling.

Uno degli ultimi di questa stirpe è scomparso nel rogo dell'hangar di Missaglia, provocato da uomini indegni di questo nome. Ne conservo, come una reliquia, gli impennaggi scampati al fuoco.

Oggi non è più possibile correre in vasti prati fioriti, non è più possibile avere squadre di una ventina di uomini spensierati, non è più possibile imparare a volare in un modo così primitivo. E forse non è neanche desiderabile.

Però è possibile, e per molti anche desiderabile, far rivivere quelle emozioni e mantenere desti quei ricordi.

Si può costruire un perfetto Zögling e dotarlo di un piccolo motore che lo renda indipendente per il lancio. E rivivere l'avventura che è stata l'inizio della carriera di migliaia di aviatori.

Lo ha fatto l'ingegner Jannotta quando ha progettato lo Zefiro, Zögling motorizzato, nel perfetto stile di Lippisch.

Lo ha fatto Beppe Gandola quando è passato dai disegni sulla carta al legno compensato di betulla e ai listelli di spruce, trasformando una splendida struttura in una bellissima macchina volante.

L'ho fatto io quando, dopo aver controllato tutti i pesi, i momenti e gli angoli di calettamento, mi sono legato su quel seggiolino senza protezione né davanti, né ai lati, né sotto e mi sono lanciato nel tempo dei sedici anni, nell'entusiasmo, nell'amore per ciò che è bello e ardito.

Nel vento.



*Ozzano nell'Emilia, 4 settembre 1994.*

*La contessa Maria Fede Caproni, Carlo Zorzoli e, di spalle, Gerolamo Gavazzi.*

## 2002, RITORNO AD ASIAGO

Asiago ed il suo altipiano, a mille metri di altezza, è uno dei luoghi sacri del volo a vela italiano. Non per nulla sul cartello stradale, prima di entrare in città si legge: Asiago, Città del Volo a Vela.

Nell'autunno del 1924 vi ha avuto luogo il primo Raduno internazionale di 'Volo senza motore' che si sia mai tenuto in Italia. Ne era sponsor «La Gazzetta dello Sport», ed aveva appunto carattere internazionale.

In realtà i partecipanti sono stati soltanto i tedeschi, agguerriti e ben equipaggiati e gli italiani, uno sparuto gruppo di goliardi pavesi senza esperienza (alcuni alianti italiani non erano stati neanche provati prima della gara) ma pieni di entusiasmo e coraggio, tanto da non sfigurare di fronte alla preparazione teutonica.

Dal 22 al 29 giugno del 2002 ci siamo incontrati ad Asiago con vecchi amici per commemorare quei primi tentativi e per volare con i nostri variopinti alianti d'epoca su quelle splendide montagne.

Non eravamo numerosi, ma, questa volta, veramente internazionali. L'Italia era rappresentata solo da me, con il mio amato CAT. 20 I-ZAGO, poi c'erano altri nove alianti che venivano dalla Svizzera, dalla Germania, dagli U.S.A., dall'Inghilterra e dalla Francia. Ma non devo dimenticare i nuovi amici giapponesi, purtroppo senza aliante, ma sempre attivi nel dare una mano in linea di volo, durante i lanci.

La situazione meteorologica *'fumante'* e lo straordinario scenario alpino ci hanno offerto voli spettacolari. Non c'erano schiere di baldi giovani universitari a tirare i cavi elastici per il lancio degli alianti; noi eravamo trainati da aeroplani Stinson e Cessna, ma il sapore storico era presente con la straordinaria figura dell'ingegner Nino Pagnoni, ottantunenne ex pilota da caccia, che ha fatto la guerra con i Messerschmitt 109, e ora ci trainava con lo slancio di un ventenne.

Domenica 23 una rete televisiva locale ha registrato un servizio sul Raduno, nel quale mi sono esibito ancora una volta con il piccolo I-ZAGO in un breve show acrobatico.

Mercoledì eravamo tutti in volo, tra gigantesche nuvole bianche, spiralandosi insieme e salutandoci talvolta con la mano intirizzita dal freddo pungente dei duemila metri.

Un aliante, però, mi sembrava volare molto basso, ai piedi dello storico monte Sisemol.

Era il Meise di Jörg Ziller. Ad un tratto l'ho visto immobile sul prato; infatti aveva atterrato fuori campo. La distanza dall'aeroporto, poi accuratamente misurata con il GPS, è risultata di 2.183 metri. Jörg aveva battuto il mio

record di... vicinanza (8 Km) stabilito da me, anni or sono, con l'Uribel alla Wasserkuppe.

Lo spirito dei raduni è sempre vivace, e, com'è abitudine, qualcuno scambia l'aliante con un amico... di fiducia.

Io affido il CAT. 20 a Claude Visse, in cambio del suo prezioso Breguet 900 del 1949. Spiegazioni e raccomandazioni prima del volo.

Claude mi consiglia di tenere le punte dei piedi convergenti, sulla pedaliera, per evitare di urtare le ordinate del musetto, che è molto stretto. Poi mi spiega l'uso dei flap in spirale e in atterraggio.

Io gli raccomando di essere pronto con la pedaliera nella fase iniziale del decollo per mantenere la direzione: la fusoliera è così corta!

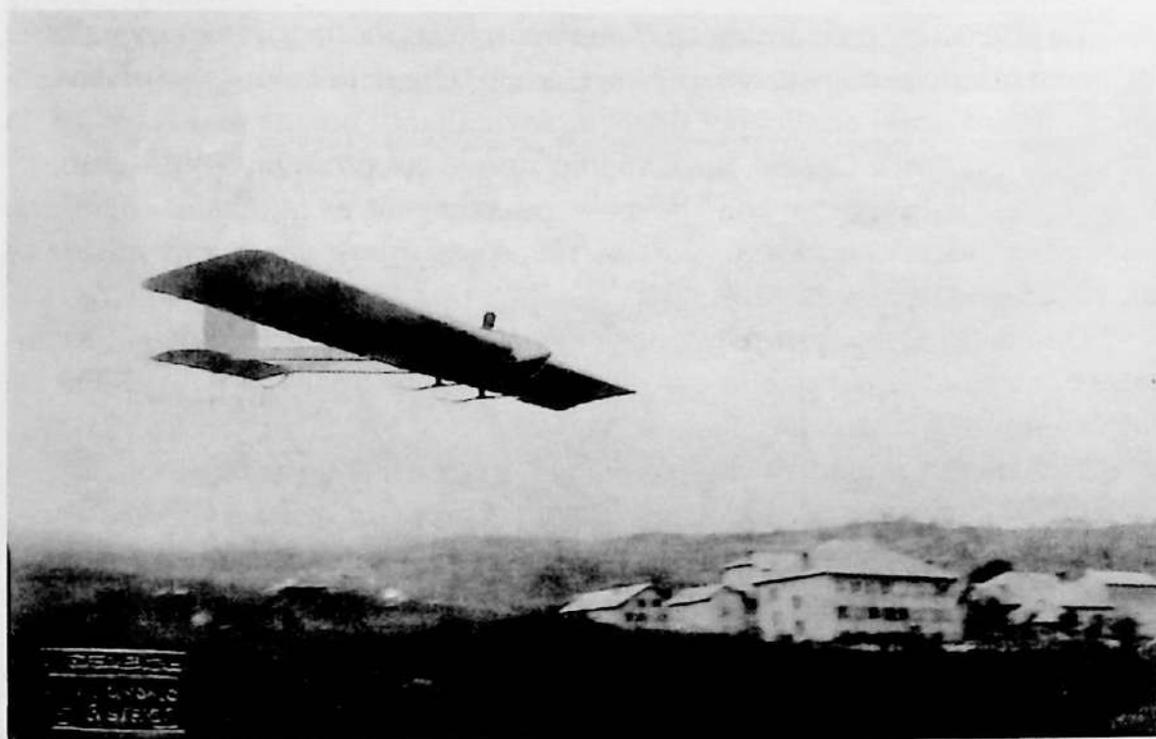
Ci prepariamo al volo. Con il paracadute di Claude già indossato, sostengo l'ala dell'I-ZAGO per il traino.

Partito!

Ma dopo pochi metri di strisciata sull'erba, il cavo di traino si sgancia dalla prua. Ripetiamo la manovra controllando con cura il gancio; via di nuovo, ma dopo pochi metri, eccolo ancora sganciato.

*"J'ai fait rien! Il s'est décroché tout seul!"*, si scusa Claude.

OK, ripetiamo: altro sgancio. Questa volta tutti protestano, dicendo che non sono venuti fino ad Asiago per vedere un gancio che non funziona, ma per volare. Trasciniamo il povero I-ZAGO fuori dalla pista e io decollo con il Breguet F-CABY.



*Una foto d'epoca del Goliardia.*

Giornata nera: sganciato a 500 metri, trovo subito una serie di discendenze che mi consigliano di correre all'atterraggio, per non fare la fine di Jörg. Ma nel tratto sottovento, a 180 metri sul Sacrario ai Caduti della guerra, il variometro si ferma sullo zero. Vale la pena di fare un altro giro. Il vario indica una salitina: fuori una tacca di flap e stringo la virata. Adesso sono sicuro di essere in salita, mi rilasso e continuo il volo, che mi permette di valutare le ottime qualità del Breguet.

Intanto penso al gancio del CAT. 20. Escludo un malfunzionamento: è stato revisionato quindici giorni fa da Felice Gonalba... Un pensiero subitaneo mi spinge ad atterrare dopo meno di un'ora, per la fretta di sapere.

*"Claude, quel numéro d'souliers portes tu?"*

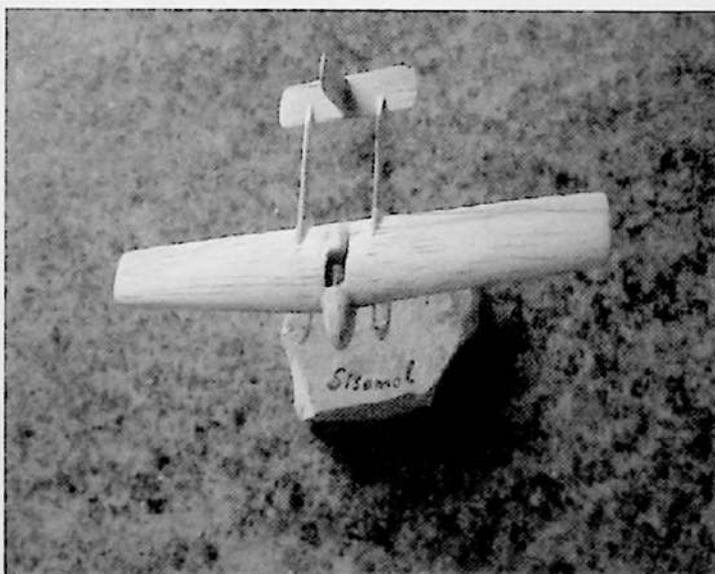
*"Bon, Je... je porte le quarante-six. Pourquoi?"*. Ecco spiegato. Il tapino, ogni volta che azionava la pedaliera per mantenere la direzione, toccava con la punta del piedone il cavetto dello sgancio teso sotto il cielo del musetto e... clac! Il cavo partiva.

Quanto al lato storico del Raduno, ho cercato di rivivere le situazioni del 1924. Dallo scontento per i disguidi al piacere del ristorante dell'Hotel Paradiso (il medesimo che alloggiò i convenuti del '24). E ho più volte ripetuto i voli di Martens, il vincitore delle gare più impegnative di allora, dal Monte Sisemol.

Al Sisemol ho fatto un pellegrinaggio, notando con piacere che sul monte hanno dedicato una via alla Wassercuppe (sic!).

Sul sacro pendio, cercando un sasso da portare a casa per ricordo, ho trovato invece una tavoletta di balsa da due millimetri, forse persa da qualche aeromodellista. Ne ho ricavato un modellino del Goliardia, uno degli alianti italiani del '24, che ora fa bella mostra di sé, collocato su quel sasso.

Niente di meglio, come souvenir di Asiago, non vi pare?



*Un modellino del Goliardia,  
ricavato da un pezzo di balsa ritrovato sul monte Sisemol.*



*8 settembre 2002. Decollo a Carpi col mio CAT 20 I-ZAGO.*



*L'aliante leggero Silent, rivale del CAT.20.*

## 2002, SFIDA NEL CIELO DI CARPI

Due piccoli aliati si sono incontrati per la prima volta sull'aeroporto di Carpi, il 7 e 8 settembre 2002, nei due giorni del trentesimo Raduno del CAP, il club dei costruttori amatoriali di aeroplani. Uno, giovane e bello nella sua livrea bianca, tutto in fibra di vetro e di kevlar, sfoggiava un motore retrattile con elica monopala; l'altro, vecchio di 63 anni, un poco gobbo, mostrava le centine di legno sotto il rivestimento in tela, ma aveva conservato un aspetto arguto e si era rifatto il maquillage. Il primo giorno si sono quasi ignorati, il Silent impegnato in voli dimostrativi nelle mani di Luigi e il CAT 20 esibito in un programma acrobatico da me. Ma la domenica successiva il Silent ha osato sfidare il CAT 20: "Vediamo chi veleggia meglio in termica".

Decolla prima il CAT 20 trainato dal superbo PA 18 di Carlo Pietra, rosso come un diavolo e dalla sorprendente velocità minima. Luigi è già in posizione in testata pista e decolla quasi contemporaneamente. Il vecchio (il pilota o l'aliante?) trova la termica e sgancia a 400 metri, il ragazzo, molto cavallerescamente, retrae il motore un centinaio di metri più basso. A terra sono in molti con il naso in su per vedere cosa sa fare il CAT 20.

Il CAT 20? Spirala strettissimo e sale, sale, sale. (Per forza, se sta nel centro della termica e spirala a 50 Km/ora). Anche il Silent sale benissimo, ma deve tenere una velocità superiore, in spirale, e raggiunge il CAT 20 quando questo è ormai a 900 metri. Il vecchio sorride compiaciuto, ma il ragazzo è di buon umore e si diverte sfrecciando veloce tutto intorno e passando disinvolto da un cumuletto all'altro. Ogni tanto si permette anche di fare una virata sfogata. Il vecchio CAT 20 sbuffa a 70 Km/ora per raggiungere la prossima termica, ma quando la trova sale, sale, sale! Questo lo sapevamo prima del volo, ma constatarlo nella pratica, volteggiando in quel cielo azzurro, con lo spettacolo del campo, laggiù, affollato da cento variopinti aeroplani è stata una gioia indescrivibile.

Poi, con il mio CAT 20, scendo a 300 metri sul campo, faccio un bel looping di saluto, e vado a cercare un posto per atterrare, visto che sull'aeroporto non è rimasto libero nemmeno un metro di prato, e che sulla pista di asfalto non posso atterrare, per non danneggiare il pattino di frassino, senza ruota, del vecchio veleggiatore.

Ritrovo, fuori dal campo, un praticello lungo una ventina di metri dietro agli hangar, che avevo valutato prima del volo, per posare a terra l'I-ZAGO. Proprio di fronte al suo rimorchio, pronto per essere smontato e preparato per il viaggio verso casa, a Pavullo.



*In volo con l'IBIS dell'Aerodream di Voghera.*



*Carlo Zorzoli appena atterrato a Trento a bordo del Banbi, T7-MIF, 18 giugno 2005.*

Questa è l'ultima storia che racconto. Non narra un'avventura, ma ha la sua dose di stranezza.

L'11 settembre del 1997 sono stato invitato dalla Domus a fare una prova in volo di un nuovo aeroplano francese, importato in Italia da Roberto Treppiedi. Allora abitavo a Pavullo nel Frignano, e alle otto ero già in volo con il mio fedele I-DOIT, un J-3 ricostruito, per arrivare in orario sulla pista di Vairano, proprio a sud di Linate.

Mi è stato chiesto, già che c'ero, di provare tre aerei ultraleggeri: un Savannah (I-5063), un MCR-01, e un Eurofox (AT-9716). In tutto quel giorno ho fatto nove voli, compresi quelli con l'I-DOIT per il fotografo.

Ma i voli più emozionanti sono stati i due fatti con il piccolo MCR-01 Banbi. Ho scritto un articolo che è stato pubblicato sulla rivista «Volare» di ottobre [1997] con il titolo "La freccia francese", in cui trasparivano le belle emozioni che il pilotaggio di quel vivace aeroplanino mi aveva dato.

Dopo cinque anni, sul campo di Vigevano, ho incontrato casualmente Roberto, che mi ha riconosciuto e mi ha salutato con la sua proverbiale cordialità. Non solo, ma mi ha anche detto che avrei potuto volare con i Banbi, che ormai costruiva nella sua Aerodream, quando lo volessi.

L'ho voluto subito, e poi ancora tante altre volte, al punto che in breve si è consolidata una buona collaborazione con la Ditta.

Quando, nel 2004, l'Aerodream si è ingrandita e trasferita a Rivanazzano, Voghera, io sono stato assunto regolarmente, con un contratto di cooperazione continuata, come pilota collaudatore, oltre ad altre mansioni tecniche e amministrative.

In questa veste ho tenuto a battesimo il prestigioso MCR-2S, concepito da Roberto, e a cui ho affibbiato il nome di IBIS. È il nome di un uccello sacro agli egizi, ma è anche il nome del mio Corso dell'Accademia Aeronautica, dove ho imparato a volare.

Cosa c'è di strano? Niente... solo la tenera età del pilota appena assunto: 77 anni!

---

*Oggi volo ancora e continuerò a volare fino a quando la salute (o qualche aeroplano ribelle) deciderà che è ora di finirla.*

*Questa è l'ultima storia che ho raccontato. Ma, rileggendo i miei libretti di volo, quanti altri ricordi si affollano nella mia memoria! Interi periodi di vita, quando volavo con i caccia, gli alianti, gli elicotteri.*

*Ma mi fermo qui, perché un libro deve pur avere un'ultima pagina.*

## CURRICULUM PROFESSIONALE DI CARLO ANTONIO ZORZOLI

L'attività di volo inizia nel 1950 a Linate con 4 h e 30' sul velivolo MB. 308 come allievo pilota nel Corso Ministeriale di pilotaggio per studenti, presso l'Aero Club di Milano. Interrompe il Corso per arruolarsi nell'Aeronautica Militare.

Arruolato volontario in qualità di Aviere Allievo nell'Accademia Aeronautica di Nisida dal 2 dicembre 1950, Corso Ibis 2°. Nei tre anni di corso ottiene il brevetto di Pilota di Aeroplano sui velivoli Stinson L.5 e Fiat G.46. Al termine del quarto anno di applicazione (USA e Lecce), il 3 febbraio 1955, riceve il brevetto di Pilota Militare ed è abilitato al pilotaggio dei velivoli PA 18, T.6, G.59, F.51 Mustang.

Nel 1954 è assegnato alla Scuola Addestramento Aviogetti di Amendola. Vola con il T.33, il Vampire e il Piaggio 148. Nel 1955 è assegnato alla Scuola Centrale Istruttori di Volo sull'Aeroporto Gino Lisa di Foggia e si qualifica Istruttore a DC e DC acrobazia sul velivolo T.6.

Assegnato alla Scuola di Volo dell'Accademia Aeronautica sull'Aeroporto di Pomigliano D'Arco, il 14 aprile 1956 inizia i voli di istruzione con i velivoli T.6 (Corso Nibbio 2°) e Ma 416 (Corso Pegaso 2°). Trasferito nel 1957 alla Quarta Aerobrigata a Pratica di Mare, è assegnato al Decimo Gruppo Caccia Intercettori. Il 18 aprile 1957 decolla sul Canadair F.86.E. Nel periodo di permanenza alla Quarta Aerobrigata è promosso tenente e capitano. Comanda la 85ª Squadriglia del Decimo Gruppo. Nello stesso periodo è abilitato al pilotaggio del C.45.

Al rientro da un corso di Intelligence presso la R.A.F. a Londra, è impiegato come Ufficiale alle Informazioni Operative dell'Aerobrigata.

Dopo aver frequentato la Scuola di Guerra Aerea di Firenze, è alla Scuola Plurimotori di Latina dove ottiene l'abilitazione al pilotaggio del C.47 Dakota, in preparazione per una missione speciale.

Nel 1962-63 è aiutante di volo del Generale Luigi Bianchi, vola con il Piaggio P.166 e C.47. Nel 1964 fa parte del Distaccamento Italiano di Cooperazione Tecnica Militare Aeronautica in Congo (DICTMA) con l'incarico di Capo Ufficio Operazioni e Addestramento in seno allo Stato Maggiore dell'Armata Congolese, con il grado di maggiore. Vola come istruttore di volo sui velivoli T.6, C.47, Auster D.5 e PA 22.

Nel 1966 è assegnato alla Direzione Generale dell'Aviazione Civile in qualità di Ispettore di Volo e impiegato, oltre alle mansioni di ufficio, come esaminatore dei candidati ai brevetti e abilitazioni presso gli Aero Club e la Scuola di volo Alitalia a Brindisi su velivolo MB.326 D.

Il 4 giugno 1967 a Gorizia esegue, in un solo giorno, i voli necessari per il conseguimento del brevetto di pilota di aliante veleggiatore su alianti Canguro, Passero e M.100.

Il 5 luglio 1967 a Rieti supera la prove di esame su aliante CVV. 8 Bonaventura.

Nel 1968 è ad Oklahoma City, presso la FAA, dove ottiene il brevetto di pilota di linea (ATP) sul velivolo DC.6 e la qualifica di Ispettore di Volo di Compagnie Aeree volando sul Lear Jet 24 e Boeing 720. Nello stesso anno, a Miami presso la Eastern Air Lines, ottiene l'abilitazione sul posto di sinistra del DC.8-62. Al rientro in Italia è impiegato come ispettore presso l'Alitalia, la SAM e l'ATI.

Nel settembre del 1969 lascia il Servizio Attivo e entra in Posizione Ausiliaria con il grado di tenente colonnello.

Assunto da Alitalia come Secondo pilota di prima, vola, fino all'ottobre 1972, sul DC. 9 e fino al giugno 1973 sul DC. 8. In questo periodo esegue i voli di collaudo per la certificazione del velivolo SVIT 70 progettato e costruito dall'ing. Renato Bucciero.

Nel luglio 1973 è assunto come Capo pilota dalla Compagnia Aertirrena e vola con il trireattore YAK 40. Dal gennaio 1974 vola per Aliserio come comandante di Hansa Jet e per Aeronardi con Twin Bonanza. Nell'ottobre del 1975 riprende l'attività di Capo pilota con gli YAK 40 di Avioligure fino a quando, nel 1979 è assunto da Nardi Costruzioni Aeronautiche come pilota collaudatore. In questo periodo, fino al 1990, vola con C.421, C.320, C.414, C.404,

Be.50, King Air, Merlin IV, Lear Jet 35. Insegnante di materie teoriche alla Scuola Elicotteri della Nardi, consegue il brevetto di pilota privato di elicottero su NH. 300. È abilitato in seguito al pilotaggio del NH.500 e del Robinson R.22.

Nel luglio del 1978 e nell'ottobre del 1979, per conto di Aermacchi, guida in volo di trasferimento le formazioni di MB.326K ad Accra e a Kinshasa.

Collabora con la SSVV di Gonalba e la Glasfaser Italiana effettuando i voli di prova per i Certificati di Navigabilità e la messa a punto dei velivoli revisionati. Presso la Glasfaser ha eseguito tutte le prove di certificazione dell'aliante World Class Velino, progetto dall'ing. Carlo Ferrarin e ne ha curato la presentazione alla commissione della FAI a Oerlinghausen.

Studio della storia del volo a vela italiano, ha restaurato l'aliante EC.39 Uribel, con il quale ha partecipato a numerosi raduni nazionali ed internazionali del Vintage Glider Club. Un altro restauro storicamente importante è il CAT.20 del 1938, presentato anche in esibizioni acrobatiche in varie occasioni, come a Trento, Valbrembo, Tibenham (GB), Asiago e Carpi.

Socio del CAP, l'associazione italiana dei costruttori amatori di aerei (di cui è stato vicepresidente per due anni), ha ottenuto il CNS del velivolo MB. 2 Colibri (I-DIDU) e di un Piper J.3 (I-DOIT) e ha collaborato alla costruzione di un Zefiro (Zögling motorizzato) progettato dall'ing. Jannotta eseguendone poi i voli di prova.

Ha eseguito tutti i voli per la certificazione dei due velivoli storici Caproni 100 Idro (I-ABOU) e Ca.100 Terrestre (I-ABMT). Socio del GAVS, ha curato il restauro del libratore BS.17 "Allievo Cantù" del Museo Storico dell'Aeronautica Militare, costruendo personalmente le centine delle ali.

Dal luglio 2004 è consulente e pilota collaudatore della Aerodream di Voghera, che produce i velivoli MCR degli ing. Colombari e Robin. Ne cura il collaudo del primo volo ed esegue voli istruttori per i clienti. Nel 2004 ha ricevuto la tessera dell'Associazione Pionieri dell'Aeronautica. È attivo nel volo a vela (socio dell'ACAO di Calcinatone del Pesce).

A Pavullo, nel 1996, ha creato la Scuola di Volo a Vela con lancio mediante verricello per il Club Aereo locale, producendo tutti i manuali ed i documenti necessari e ottenendo il Certificato di Idoneità Tecnica.

Collabora con le riviste specializzate in aviazione con scritti e disegni.

Ha tradotto in italiano per la Rizzoli alcuni libri di Richard Bach. Ha tradotto in italiano, per LoGisma, il libro che Otto Lilienthal pubblicò nel 1889: "Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst", primo testo di aerodinamica sperimentale.



*I-DOIT, un J-3 ricostruito.*

**Velivoli pilotati da Carlo Zorzoli,  
dal 1950**

**VELIVOLI A MOTORE**

[Fra parentesi la base del volo]

- |                      |  |                               |                       |
|----------------------|--|-------------------------------|-----------------------|
| 1. Mb.308            | [Linate]                                   | 51. Zlin.326                  | [Albenga]             |
| 2. Stinson L.5       | [Pomigliano]                               | 52. Zlin.526                  | [Albenga]             |
| 3. Fiat G.46         | [Pomigliano d' Arco]                       | 53. DC.9                      | [Fiumicino]           |
| 4. Piper PA.18       | [Marana (USA)]                             | 54. YAK.40                    | [Firenze]             |
| 5. T.6               | [Marana, Brindisi, Foggia,<br>Pomi, Congo] | 55. Beech F.50 Tween Bonanza  | [Elba, Linate]        |
| 6. Fiat G.59         | [Lecce]                                    | 56. B.360 Hansajet            | [Amburgo]             |
| 7. F.51 Mustang      | [Lecce, Firenze]                           | 57. Piper PA.30 Twin Comanche | [Firenze]             |
| 8. T.33              | [Amendola]                                 | 58. Piper PA 31 Navajo        | [Genova]              |
| 9. DH.100 Vampire    | [Amendola]                                 | 59. F20 Pegaso                | [Firenze]             |
| 10. Piaggio P.148    | [Amendola]                                 | 60. Sheibe SF.25              | [Firenze]             |
| 11. Macchi 416       | [Pomigliano]                               | 61. F.27                      | [Napoli - Ouarzazate] |
| 12. Ambrosini S.7    | [Pomigliano]                               | 62. Cessna.421-B              | [Linate]              |
| 13. F.86E            | [Pratica di Mare]                          | 63. Piper PA 23 Apache        | [Linate]              |
| 14. Beech. C45       | [Pratica di Mare]                          | 64. Cessna 414-A              | [Linate]              |
| 15. DH.82 Tiger Moth | [Roma Urbe]                                | 65. Cessna 310                | [Linate]              |
| 16. Avia FL.3        | [Roma Urbe]                                | 66. Cessna 320                | [Linate]              |
| 17. Piaggio P.166    | [Latina]                                   | 67. Cessna P210               | [Linate]              |
| 18. DC.3             | [Latina, Congo]                            | 68. Cessna 337                | [Linate]              |
| 19. Auster D.5       | [Congo]                                    | 69. DR.400                    | [Alzate]              |
| 20. Aviamilano P.19  | [Ciampino]                                 | 70. EMB 110 Bandeirante       | [Sao Jose dos Campos] |
| 21. Siai 205         | [Ciampino]                                 | 71. Merlin.IV                 | [Little Rock USA]     |
| 22. Partenavia P.64  | [Ciampino]                                 | 72. Cessna 402 Titan          | [Billund]             |
| 23. Partenavia P.66  | [Roma Urbe]                                | 73. Beech C.90                | [Orio al Serio]       |
| 24. Partenavia P.57  | [Roma Urbe]                                | 74. Piper PA.34 Seneca        | [Linate]              |
| 25. Cessna 150       | [Roma Urbe]                                | 75. Piper PA.31-T Cheyenne    | [Genova]              |
| 26. Cessna 172       | [Roma Urbe]                                | 76. Lear Jet 35               | [Tucson]              |
| 27. Piper J.3        | [Palermo]                                  | 77. BE.35                     | [Linate]              |
| 28. Piper PA.22 Trip | [Orbassano]                                | 78. MB.2 Colibrì              | [Alzate]              |
| 29. Bücker 130 Jungm | [Orbassano]                                | 79. FL.53                     | [Urbe]                |
| 30. F.8.L Falco      | [Roma Urbe]                                | 80. FL.54                     | [Linate]              |
| 31. DC.6             | [Oklahoma City]                            | 81. Caproni Ca. 100 idro      | [Como]                |
| 32. DC.7             | [Oklahoma City]                            | 82. Iannotta S. Francesco     | [Biella]              |
| 33. Boeing 720       | [Oklahoma City]                            | 83. Iannotta S. Francesco II  | [Aquino]              |
| 34. Lear Jet.24      | [Oklahoma City]                            | 84. Iannotta S. Francesco III | [Benevento]           |
| 35. DC.8/21          | [Miami]                                    | 85. MS 880 Rally              | [Elba]                |
| 36. SVIT.70          | [Ciampino]                                 | 86. MS 893 Commodore          | [Alzate]              |
| 37. Boelkow.208      | [Bresso]                                   | 87. Piper PA.28 Cherokee      | [Vambrembo]           |
| 38. Grumman AA-5A    | [Bresso]                                   | 88. Rockwell 114 Com.         | [Aosta]               |
| 39. JoDel D120       | [Alessandria]                              | 89. SIAI SF.260               | [Vergiate]            |
| 40. JoDel DR 1050    | [Alessandria]                              | 90. Socata Tobago             | [Valbrembo]           |
| 41. Macchi AL.60     | [Urbe]                                     | 91. BE.36tc                   | [Valbrembo]           |
| 42. F.15 Picchio     | [Urbe]                                     | 92. Stampe 5V4                | [Valbrembo]           |
| 43. RF 4             | [Ravenna]                                  | 93. CAP.10                    | [Malpensa]            |
| 44. F.4 Rondone      | [Genova]                                   | 94. Lear Jet.31               | [Aosta]               |
| 45. CITABRIA         | [Bresso]                                   | 95. Pitts S2                  | [Linate]              |
| 46. Macchi MB.326D   | [Brindisi]                                 | 96. C.T207 Skywagon           | [Vambrembo]           |
| 47. Macchi MB.339    | [Varese]                                   | 97. Mooney M20E               | [Valbrembo]           |
| 48. Macchi MB.326K   | [Accra]                                    | 98. Robin DR 340              | [Linate]              |
| 49. SAIMAN.202       | [Albenga]                                  | 99. Robin DR.400/200R         | [Darois]              |
| 50. Praga Baby       | [Bologna]                                  | 100. Caproni Ca.100 terr      | [Linate]              |
|                      |  | 101. MCR 01 Ban Bi            | [Vigevano]            |
|                      |  | 102. MCR 4S                   | [Darois]              |
|                      |  | 103. MCR 2S                   | [Vairano, Vigevano]   |
|                      |  | 104. Cessna 182               | [Linate]              |
|                      |  | 105. Robin DR 300             | [Linate]              |
|                      |  | 106. DC.8/62                  | [Roma]                |
|                      |  | 107. F14 Nibbio               |                       |

## ALIANTI

## Marche

## primo volo

1. CVV 6 Canguro	I-AEIC, I-AEIG, I-JULI	04-06-67
2. Passero MS30L	I-FOLQ, I-FOLE	04-06-67
3. M100S	I-VILF, I-MAVO, I-VEWA, I-CNVV, I-DVAM, I-REAT	04-06-67
4. CVV8 Bonaventura	I-CONV, I-VELL I-CONI I-DURI	02-07-67
5. M200	F-CCXG, I-TTOR	13-08-67
6. EC39 Uribel B	I-AVMP	24-09-67
7. SHK	I-ERLU, I-LARI	05-11-67
8. ASK 13	I-SANO, I-CENN, I-UFFA, I-DUKI, F-CECK	18-06-69
9. L13 Blanik	I-REIN, I-BZCM, I-BZAC	22-12-70
10. Mucha 100	I-GJAN	09-02-71
11. SZD.24c Foka	I-PCPV	09-05-71
12. Caproni A3	<u>I-HEUR</u> , I-RAPP	20-06-71
13. Ka 6	I-BZJR, I-CENO	19-08-73
14. Bergfalke IV	I-MEZZ, I-PING, I-PONG	30-06-74
15. EC40 Eventuale	I-CNVR	19-09-76
16. H201 Libelle	I-SOLO, I-JIURI, I-CHOP, I-URRA, I-TRIK	08-10-77
17. A21S CALIF	I-VIZO, CCVI2 (mm100045)	13-10-77
18. Kestrel 17m	I-JOJO	15-10-77
19. G.103 Twin A	I-IVAQ, I-IVAY, I-PATR, HB-1605, F-CFKD	07-10-79
20. H Salto	D-7174	25-11-79
21. H 205 Club Libelle	I-INES	07-09-80
22. SF 26	I-GVAM, D-1704	04-01-81
23. NEIVA b	PP-ZTH	02-05-82
24. Olimpia	PT-PCL	02-05-82
25. Quero Quero	PT-PFC	02-05-82
26. EC39 D Uribel	I-FUCK	16-05-82
27. LS 4	I-GATS, I-IVFC, I-IVFB, D-9108	11-04-85
28. HBV Diamant	I-SEXY	13-04-85
29. Cirrus Std.	I-PHIL	31-05-86
30. Discus	D-6095, I-RHEN, HB-1961	07-09-86
31. Ventus	D-2925	26-10-86
32. Janus	I-ROPA, I-IVDG, F-CEPO, I-ANUS	26-10-86
33. IS 28 Be	N-2259E	12-07-87
34. EC39 C Uribel	<u>I-RORI</u>	10-10-87
35. ASW 19	I-YUUH	20-03-88
36. G102 Astir CS	I-IVBG, I-IVBN	01-01-90
37. ASK21	I-NIBO, I-ZEDA, I-IVWG, D-4940	16-02-90
38. Grunau Baby	D-4249	19-07-90
39. Condor IV	D-5838	20-07-90
40. Breguet 904	F-CCFR	20-07-90
41. EON Primary	BGA-3214	21-07-90
42. Ka4 Rhoenlerche	PH-247	21-07-90
43. Slingsby. Tutor	BGA-442	22-07-90
44. Ka 7	OO-ZET	23-07-90
45. Moswey 3	BGA 2474	24-07-90
46. Weihe	F-CRMX	25-07-90
47. G 103 III Acro	I-IVVJ	03-02-91
48. Slingsby. T 31	WU-909	10-07-91
49. Rhoenbrussard	BGA 337	20-07-91
50. ASW 15	I-GLOO	28-11-91
51. SZD48/3 Jantar	I-KASA	05-02-92

52. SZD51/1 Junior	I-KASB	05-02-92
53. ASW 24 E	I-KKFA	24-02-92
54. SZD50/3 Puchaz	I-POMM	18-07-92
55. Velino	I-AECX	23-07-92
56. ASW 22	D-6856	20-06-93
57. SG 38	D-7055	29-07-93
58. Zlin 24 Kraianek	OK-8592	02-08-93
59. DG 202	I-PINE	22-12-93
60. DG 200	D-6646	12-03-94
61. MU 13	I-CROZ	15-06-94
62. SZD 30 Pirat	D-6730	16-06-94
63. H 206 Homet	D-7846	16-10-94
64. Silent	I-0001	18-12-94
65. PW 5	OE-5589	20-02-96
66. Kranich	BGA-964	30-06-96
67. DG 500	F-CHJB	16-10-97
68. Schweizer 126A	N-385A	30-06-98
69. MG19 Steinadler	BGA 2903	05-07-98
70. CAT 20	<u>I-ZAGO</u>	29-04-00
71. SGS 2-23	N-65833	02-07-00
72. TG 4A	N-5817	04-07-00
73. TG 2	N-47575	05-07-00
74. V ½	I-VIPK	10-05-02
75. Breguet 900	F-CABY	27-06-02
76. Goe 4	PH-207	25-07-02
77. Slingsby T21	BGA-3195	27-07-02
78. DG 300	D-2735	28-01-07

#### ELICOTTERI

1. NH-300	[Linate]
2. NH-500 C, D	[Linate]
3. R.22	[Orio al Serio]

Carlo Zorzoli ha ottenuto i seguenti:

BREVETTI	ABILITAZIONI	TITOLI AERONAUTICI
Pilota militare	Motoalianti	Corso di studio Accademia Aeronautica
Pilota di III grado	Traino alianti	Corso Istruttori di Volo A.M.I.
Pilota Privato di elicottero	Lancio con verricello	Corso Istruttori di Volo a Vela
Pilota di Aliante	Aviosuperfici	Corso Ispettori di volo FAA
Airline Transport Pilot	Idrovolanti	Pilota collaudatore
Pilot Privé Avion	Volo strumentale	
Pilot de planeur	VDS e Istruttore VDS	

## Indice

Prefazione . . . . .	5
1940, Movo M9 . . . . .	7
1949, CAV Linate . . . . .	10
1950, Brevetto gratuito . . . . .	12
1950, Ingegnere o pilota? . . . . .	15
1952, Il giletto . . . . .	19
1955, Amendola, scuola aviogetti . . . . .	21
1956, L'S7 e il tempo della Bohème . . . . .	24
1956, Macchi 416 a Pomigliano . . . . .	27
1956, Un maestro, il T6 . . . . .	33
1959, Decimo gruppo CI . . . . .	35
1959, La vecchietta sul Piaggino . . . . .	37
1960, F86 - 4-32 . . . . .	39
1961, Il piranha . . . . .	41
1964, Nasce una grande, eterna amicizia . . . . .	43
1964, <i>Tozali bana na yo</i> . . . . .	48
1964, Dakota in Congo . . . . .	51
1964, Matadi . . . . .	55
1965, La bomba di N'Dolo . . . . .	58
1965, Salvare la pelle . . . . .	59
1965, Operazione "Fly Back" . . . . .	64
1966, MB 326 Alitalia . . . . .	75
1967, <i>Oklahoma is OK</i> . . . . .	77
1968, Eastern Air Lines . . . . .	79
1968, Caravelle. I controlli prevolo . . . . .	82
1969, Ka 13 a Rieti . . . . .	83
1971, Paura pura . . . . .	86
1971, Sosta ad Atene . . . . .	88
1975, Ho ballato una sola estate . . . . .	89
1976, Ritorno allo Yak... con calore . . . . .	92
1977, Yak 40 a Genova . . . . .	94
1977, Il mi' Mustang . . . . .	98

1978, Le ghiande . . . . .	101
1978, In Ghana con i Macchi MB 326K . . . . .	102
1979, Nardi Aeroservice . . . . .	109
1982, Corriere aereo . . . . .	112
1984, E noi? . . . . .	115
1984, Lo zio Yak . . . . .	117
1985, Le avventure di Titano . . . . .	119
1985, <i>Nothing by chance</i> . . . . .	125
1986, Col Merlin sull' Atlantico . . . . .	128
1989, <i>Coupe de foudre</i> . . . . .	135
1990, Viaggio a Keiheuvel . . . . .	139
1990, Un L5... pirata . . . . .	143
1991, Caproncino dei sogni . . . . .	147
1992, Il filo di lana, i campioni e il pollo . . . . .	151
1992, Il Velino . . . . .	153
1994, Soli nel vento . . . . .	159
2002, Ritorno ad Asiago . . . . .	161
2002, Sfida nel cielo di Carpi . . . . .	165
2007, Vivendo... volando . . . . .	167
Curriculum professionale di Carlo Zorzoli . . . . .	168
Velivoli pilotati . . . . .	170