

Lagunari

Renzo Benettolo - Dino Doveri - Luciano Tedeschi - Pierangelo Zanotti



Italia Antartide 2004

Resoconto di un viaggio avventuroso sotto il segno di San Marco

www.associazionelagunari.it

Resoconto di una spedizione virtuale dall'Italia alla Base di Baia Terra Nova in territorio antartico.

EQUIPAGGIO

Comandante pilota: Lagunare Luciano Tedeschi

Secondo pilota: Lagunare Pierangelo Zanotti

Navigatore: Lagunare Renzo Benettolo

Motorista: Lagunare Dino Doveri

MARESCIALLI ANTARTICI

Maresciallo Capo Lagunare Guido Alessandro

Maresciallo Ordinario Pasquale Leone

Copyright © 2004 A.L.T.A. - Associazione Lagunari Truppe Anfibie - Sezione di Bergamo
www.associazionelagunari.it

*Dedicato
al Lagunare Capitano Massimo Ficuciello
(W Nassiriya - Iraq, 12 novembre 2003)
ed a tutti i Lagunari di ieri, oggi e domani.*

INIZIA L'AVVENTURA

11 gennaio 2004 - ore 22.00 miei appartamenti

Ieri sera mi è arrivata la seguente comunicazione: «È pronto a Tessera». Pronto chi? cosa? come? Troppo panettone, cotechino, lenticchie... povera memoria. Poi, improvvisamente, la luce. «Azio ne lagunare!» Il Beaver, ecco cos'è pronto. Per tutti beaver=castoro, ma in questo caso si tratta di un piccolo velivolo monomotore. Tempo fa, tanto per non saper cosa fare, leggendo le pagine che Guido manda dall'Antartide mi è venuta voglia di andare a trovarlo. Ho conosciuto Alessandro, il Guido, durante una cena tra amici, sotto Natale 2002 - compreso nel numero il Renzo da Venezia/Malawi. Bellissima serata con qualche bicchiere in più che ha provocato qualche apprensione nel Jesolo-Trieste con il Dino Doveri al comando della sua fortezza rotolante.



Ma come fare? Ed ecco la malefica idea: formare un gruppo di lagunari abbastanza "normali" - cioè pazzi - da imbarcarsi in un volo fino in Antartide e rischiare la pelle - tanto... cosa importa se si muor - per poter abbracciare i nostri Lagunari a Baia Terranova. Ho parlato con un buon amico, ex generale dell'aria e gli ho esposto il caso. «Mi serve un buon aereo da trasporto ed un piccolo coso adatto al "più che freddo"» // «Vedremo». Ora son qui, a Tessera che guardo il mio Beaver, sigla ATC EL-MAO (naturalmente). Giornata fosca per volare, ma la voglia è tanta, troppo grande.

Ore 11.00 sono allineato a Tessera; motore, via... Atterro a San Nicolò causa "nervoso"... e arrivo lungo, ma fermo in tempo. Dopo vari %@@#\$ riparto per Rivolto, base concessa per i preparativi. Senza convenevoli i piloti "veri" mi dicono che devo andare a Pisa per vedere il mezzo di trasporto, un vecchio C130H che l'Aeronautica benevolmente mette a disposizione per la missione "Baffi in Antartide" altrimenti detta "Se noi xe mati no li volemo". Insistono perché mi fermi laggiù qualche giorno per imparare a pilotarlo. Forse hanno ragione; mai confondere C130 con M113 - insomma... sempre trasporti sono. Benzina avio e ricambi a carico dell'arma aerea; proviande a carico nostro (sopressa, clinton, capuzi gargi, luganighe, cape varie, qualche granzo poro per le occasioni etc.).

Dormire ora. Come diceva quella rossa «domani è un altro giorno».

I presupposti per la missione "Baffi in Antartide" ci sono.

Ora mi serve un equipaggio. Richiesta perizia, fegato (alla veneziana ovvio), maglietta della salute, basco, foulard, Mao. Almeno 1 copilota per il mostro; 2 meccanici; 2 tuttofare. Se arriviamo a 9 l'equipaggio sarebbe completo.

Missione: partire da Rivolto per arrivare in volo fino a Baia Terranova (in realtà McMurdo Base - circa 300 km di distanza). Via rotta Africa-Australia. Razzolare laggiù per un poco, fare foto, giocare con le foche e i pinguini - no orsi bianchi prego - e tornare indietro via Terra del Fuoco, Americhe e rientro dal ponte Alaska-Siberia: Poi si vede come gira. Come vedi ho bisogno di aiuto per il reclutamento, i contatti con il popolo Lagunare etc. Baffi e Lagunari in servizio PARTECIPATE ALLA MISSIONE! Grazie per quello che potrai fare. San Marco!

Lagunare Ten. Luciano Tedeschi - nick pilota in rete "lagunare"

In volo sulla laguna
annebbiata



L'aeroporto
del Lido di Venezia



La pista in erba del Lido



LA BASE AEREA DI RIVOLTO

15 gennaio 2004

Avevo lasciato il coso ben parcheggiato vicino alle Freccie Tricolori - un poco di orgoglio che diamine. Una foto del cruscotto per l'album dei ricordi e via a casa per organizzare il viaggio. Quello che si può organizzare, cioè le tappe per raggiungere l'Antartide. Ora sono di nuovo a Rivolto che cerco il mio aereo. Finalmente mi indicano un hangar fuori mano, dove Echo Lima Mike Alfa Oscar é stato portato per "assemblaggi speciali". Non noto niente di nuovo e chiedo lumi. Mi spediscono via con modi e termini molto "militari" «...omissis... Torna lunedì, e lasciaci lavorare. Vedrai», Ok. Visto che devo andar via mi organizzo il ritorno passando per la Carnia per fare il pieno di 'frico' nello stomaco. Ci risentiamo. Ciao a tutti e San Marco!
Lagunare Luciano "lagunare"
Tedeschi

Il cockpit del beaver



Sulla pista di Rivolto
con le Freccie Tricolori





L'appontaggio sulla CVN73 George Washington ed il suo equipaggio



I PREAMBOLI DELLA PARTENZA

17 gennaio 2004 - casa mia

Poco dopo le 10, seduto al tavolo di lavoro a programmare i voli, ho sentito distintamente un suono che di tanto in tanto rompe la solita confusione. Non mi sbaglio, è un elicottero di una portaerei americana. A cadenza di poco più di sei mesi in porto arriva uno di quei bestioni. Ancora al largo, mentre se ci sono navi appoggio sono in banchina. I marinai vengono a terra con mezzi di bordo, si ubriacano, prendono legnate dalla SP (Ship Police), di solito 'colored' enormi, e vengono riportati a

bordo. Il tutto dura da 5 a 8 giorni. Mi sta balenando un'idea. Sono ammesse le visite a bordo; ovviamente dopo vari controlli di "qualità" della persona. Se lunedì 19 mi restituiscono il coso eheheh... gli Americani avranno uno scherzetto "da lagunare". «Baffo Yankee, presentati». Va beh, non torniamo al nonnismo. Speriamo che il tempo duri: sole, poco vento, visibilità ottima. Una bella notizia per gli arruolamenti. Il lagunare Renzo



"africa" Benettolo è a bordo come addetto alla rotta, alle gite in Africa, ai contatti con i nativi in tutti gli scali e così via. Benvenuto a bordo "africano". "lagunare" ti saluta.

18 gennaio 2004 - casa mia

Tempo cane: acqua e forte vento di bora. Verso le due e mezza bufera di neve. Se continua così non ci sarà alcun scherzo per gli yankees, ma di solito la bora porta il sole. Riprendiamo il programma di volo. È deciso. Prima tappa Rivolto-Malta. Così non è troppo lunga e ci avviciniamo all'Africa, per il prossimo scalo ad Alessandria in Egitto. Nel caso qualcosa andasse storto (tocco tutto — e tanto eheh) possiamo sempre usare uno scalo italiano. Resta il problema equipaggio. Servono almeno altri 4 per essere tranquilli. Arruolerò di forza Pierangelo come secondo pilota. E poi conto sul Dino "DD" Doveri nazionale per i rifornimenti. Uno più alimentarista di lui non lo trovo. Spero che a Pisa non mi tengano troppo per imparare ad "usare" il C 130H. Mi dicono che le pitture che ho suggerito sono quasi a posto. Non è la mano lagunare, ma anche i "vampiri" si arrangiano. I ritocchi di classe li faremo in viaggio. Sempre nel nome di San Marco.
"lagunare"



Il cockpit del Dornier 228 allineato per il decollo

19 gennaio 2004 - Pisa

A Rivolto ho trovato Renzo pronto a fare il suo dovere di navigatore. Come previsto la bora ha portato il sole... ed ha anche fatto il piacere di sparire. Mi hanno restituito il Beaver. Batteria rinforzata per il grande freddo. Mi invitano a provarlo; poi mi mostreranno le altre novità (ridacchiano). Renzo è già seduto; l'abitacolo gli va un po' stretto, ma ci stiamo. Motori verso il golfo di Trieste. Americani, arriviamo. Tutto come previsto. Con il bel tempo sono ammesse (per pochi VIPs) le visite a bordo della portaerei. L'idea è di portare l'ala lagunare in un bell'appontaggio. MAI ci darebbero il permesso, così ricorriamo al vecchio trucco dell'avaria. «CVN73 qui Echo-Lima-Mike-Alfa-Oscar in volo di prova dopo modifiche. Abbiamo problemi di motore. Chiediamo permesso di atterrare» Il tutto in inglese naturalmente. Dopo qualche minuto la risposta prevista. «Echo-Lima-Mike-Alfa-Oscar you're cleared to land». Arriviamo in modo impeccabile; sgommata con rimbalzo; 'engine cut off' di fronte alla torre comando (vedi foto). Facciamo un po' di "tela" con gli Americani, poi veniamo gentilmente avvisati che il velivolo è assolutamente a posto - secondo i loro meccanici che lo conoscono bene perché molto usato come ricognitore. Possiamo altrettanto gentilmente togliere il disturbo; la prossima volta ci sparano. Troviamo il nostro coso in una posizione da infarto, ma almeno è allineato per il decollo. Va beh!... è andata. "Lagunari" batte "Americani" 2-1. Nota: la CVN73 è la George Washington. Ridi tu che rido anch'io siamo già di nuovo a Rivolto. Urge partire per Pisa: il C 130 è pronto e non lo vogliono tenere al caldo. La Cavalleria dell'Aria ha un Dornier 228 da portare a Pisa. «Ci pensiamo noi» è un'unica voce che esce. E vai. Prime ore della sera atterriamo a Pisa San Giusto. Baldoria, vecchi ricordi, pacche sulle spalle e branda. Domani comincia l'addestramento per pilota e navigatore. Manca ancora un equipaggio. Sarà mica che i Lagunari hanno paura di volare? San Marco! "lagunare" e "africa"

A PISA PER RITIRARE IL “NOSTRO” C130H

19 gennaio 2004 - Pisa - diario del volo

Siamo a tavola per rivedere i punti dolenti del volo appena terminato; il Rivolto - Pisa. Salta immediatamente agli occhi un problema molto grosso. L'orologio di bordo, al primo collegamento con un radiofaro (Ronchi dei Legionari), è scattato di un'ora indietro. E non comprendiamo il motivo. Le foto allegate daranno chiarezza al discorso. Se fa questi scherzi anche quando saltiamo di fuso in fuso son dolori. Tempo coperto con nebbie e nuvolosità bassa. Venti di traverso tra 6 e 13 nodi. Ci fidiamo poco della visuale - non si vede un picchio; le città sembrano oscurate come in guerra -

perciò utilizziamo i radiofari. Nell'ordine Rivolto, Ronchi, Venezia, Padova, Ferrara, Bologna, Firenze, Pisa. Nessun grosso problema se non “andare in barca” causa vento di traverso. Una brutta impuntata all'atterraggio (speriamo di non aver lesionato il carrello di prua). Riconsegniamo il Dornier 228 della Cavalleria dell'Aria - EI-103 - intatto. A vederlo, a tutti e due montava un po' di nervoso. A Caserta i Lagunari erano sistemati sopra i Cavalieri, i fichissimi, dagli anfibi color cuoio e con il nasetto alto. E spiegare “la fota” è semplice. Vedi sempre foto, un aereo dell'Esercito Italiano è

lussuoso come un esecutive. Mobiletti in legno, poltrone blu elegantissime... sarà perché la Cavalleria si tratta bene? E non ci va proprio giù.

Una telefonata alla base ci avvisa che il secondo pilota Pierangelo “direttore” Zanotti è a Rivolto e si occupa delle prove delle migliorie apportate al Beaver. Il viaggio è breve e possiamo portare il C 130H

da soli, quindi è meglio che voli il più possibile; guadagnamo giorni preziosi. Speriamo solo di trovare dei buoni meccanici. Un viaggio così lungo affatica i mezzi ed in Antartide sarà dura per tutti. Sembra che il Maresciallo Alessandro Guido abbia avuto notizia della spedizione. Contiamo di essere laggiù in tre settimane. Salvo imprevisti (sbornie, indigestioni, sollazzi... in fondo al Guido lasciamo trenta anni di stecca).

San Marco!

Gli interni del Dornier 228





Laguna di Grado-Marano



L'atterraggio a Pisa



A terra sani e salvi

SI TORNA A RIVOLTO (CON FUGA A FIRENZE E "AFFONDAMENTO" A DOBBIACO)

20 gennaio 2004 - Rivolto

Ebbene sì. Siamo tutti qui a Rivolto. A ridere come pazzi sulle avventure di una giornata 'curiosa'. Renzo ed io siamo stati scacciati da Pisa con poca gentilezza. Pierangelo è ancora paonazzo di punch che valligiani gli hanno rifilato. Ma cerchiamo di andare con ordine. Cominciamo da Pisa. Mattina presto eravamo sulla pista per conoscere finalmente il mezzo che ci porterà a lunghe tappe fino in Antartide. Era lì tranquillo, completamente lagunarizzato, a parte la matricola, bello come solo un aereo italiano per Lagunari può essere. Stacchiamo da Pisa e facciamo prua verso Parma; troppa nebbia. Così decidiamo per il meglio: si va a Firenze a fare foto. Siamo fortunati; c'è foschia in quota ma abbassandoci un poco la visibilità è veramente buona. Renzo dice che va a poppa per prendere foto migliori... dalla rampa abbassata. Chiede di volare molto basso. Fuori un buon 70% di flap, ruote, velocità minima di sostentamento e giù sopra Firenze. Questo è il particolare che ci ha portati di filato nell'ufficio del Comandante la Brigata di Pisa. Lui comprende che siamo Lagunari e non VERI piloti; lui capisce lo scopo della missione. MA @@%&## quella ##@\$!! È assolutamente vietato stare sopra i centri abitati a meno di 3000 piedi. Cittadini si sono presi un coccolone e avanti su questi toni. Vorrebbe chiuderci per sempre; alla fine decide di cacciarci con infamia. Ci riportano al C 130, ci ficcano letteralmente in cabina e ci spediscono. Risultato, alle tre del pomeriggio siamo già a Rivolto. Mentre gironzoliamo per la base, tra pesanti commenti dei soliti VERI piloti, sentiamo un suono diverso dal solito... ed ecco che nella foschia si allinea (un po' ondulante) il rosso-giallo mezzo leggero lagunare. Manovre nervosette, motore spento e scende Pierangelo, come sopra detto alquanto paonazzo. La prova alito rivela il motivo delle difficoltà di manovra in atterraggio. Dritti allo spaccio a sentire il suo racconto. La mattina, più o meno stessa ora delle nostre bravate, era diretto a Venezia per provare un allestimento speciale: scarponi per rendere il Beaver anfibio. Causa nebbia rientra. Gli cambiano l'assetto e montano gli sci. «Vai in montagna a provare». Sui monti il tempo è migliore e la visibilità è buona. Verso Dobbiaco individua una spianata vicino ad un paese e prepara l'atterraggio. Due tacche di flap, ridurre aria, controllare che i ruotini siano rientrati, allineamento e giù. Per un attimo scivola bene... poi la sorpresa. Neve molle appena caduta. E dai a ridere nel pensarlo in versione slavina. I valligiani lo hanno tirato fuori, hanno spalato il coso, lo hanno tirato sul duro e così il rientro è stato assicurato. Chiaro che durante le ore di lavoro (degli altri) è stato coccolato, interrogato, nutrito e soprattutto dissetato. Il Beaver? neanche un graffio. Se è l'aereo più usato in Canada ed Alaska ci sarà pure un motivo. Facciamo un'ultima riflessione sui meccanici che non arrivano. Partiremo comunque. Gli scali di avvicinamento sono tutti INT (leggi aeroporti internazionali); qualcuno in gamba lo troveremo sul posto. Il Beaver ha un semplice motore; io sono motorista navale; Renzo è stato proprietario di mezzi da trasporto pesanti ed in Africa bisogna saper fare di tutto; Pierangelo è... un lagunare. Niente panico, Ce la faremo. Sarebbe bello se Guido ci dicesse cosa portare come vestimenti; gira il serio dubbio che l'eskimo non basti. Alla prossima volta, con l'invito di arruolarvi. San Marco! "lagunare" "africa" "direttore"



La "fuga" sopra Firenze



Il posto di Comandante "lagunare"



Il posto di Vicecomandante "direttore"



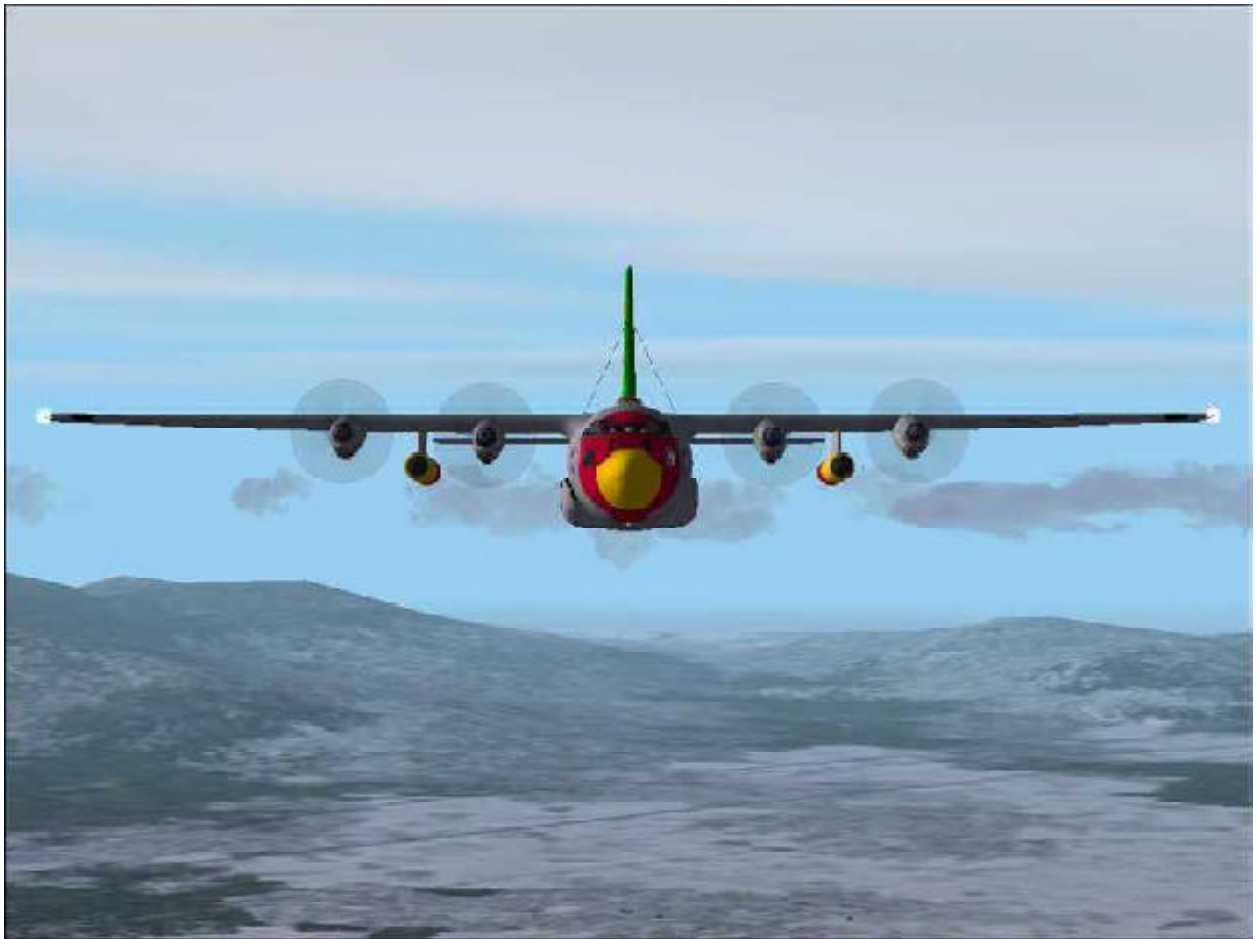
Il posto di Navigatore "africa"



Vista posteriore con MAO In bella vista

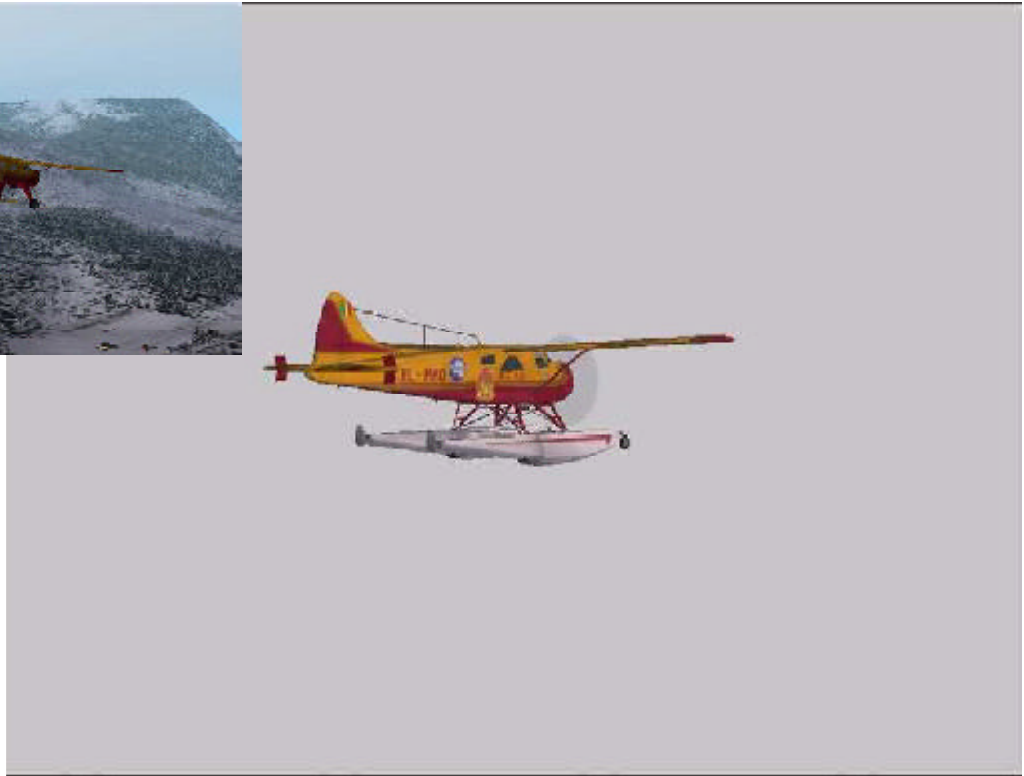


Il vano di carico aperto



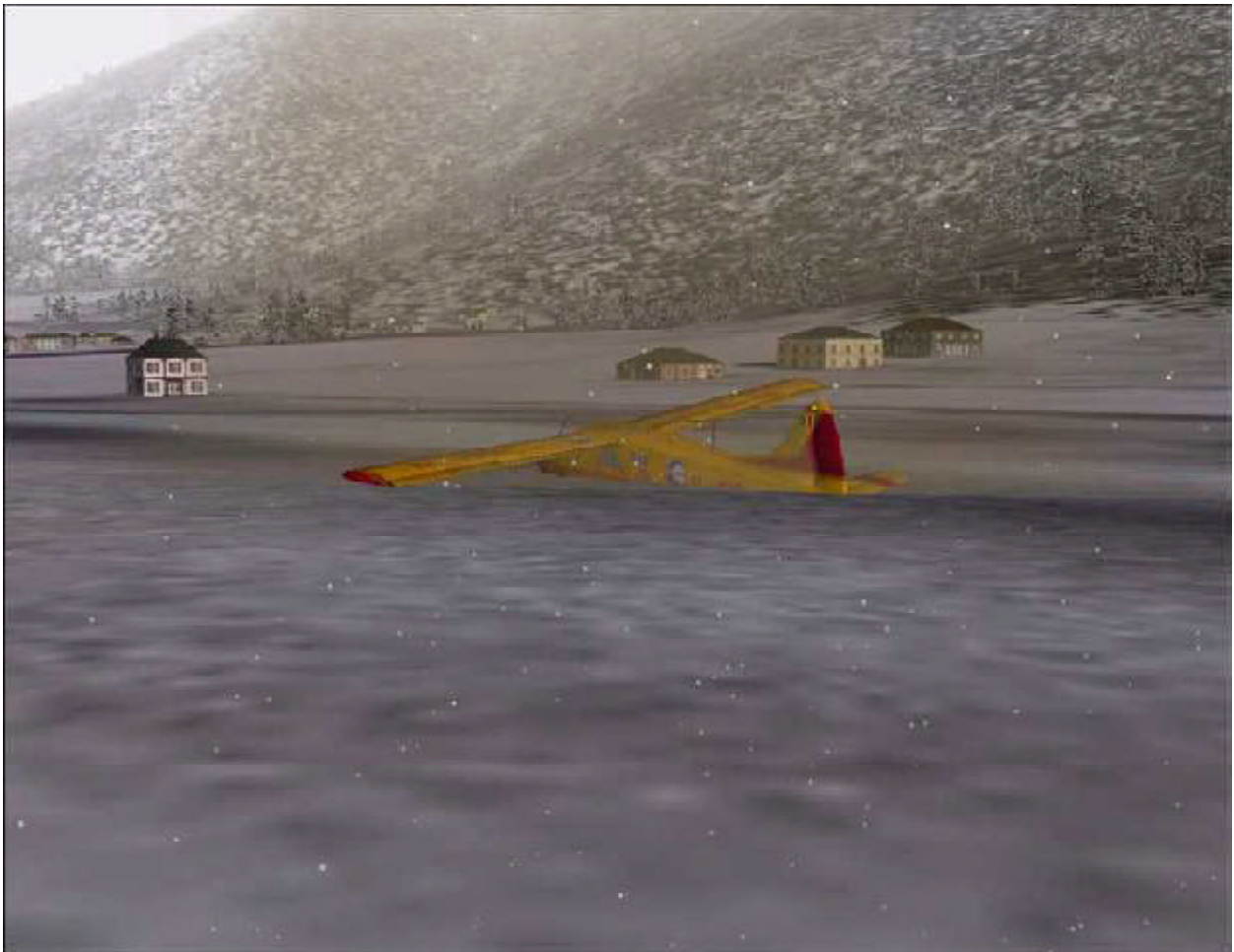
Il C130H Lagunarizzato





Il beaver in versione anfibia

Sopra: l'avvicinamento a Dobbiaco
Sotto: l'atterraggio sulla neve "troppo" fresca



ULTIME PRIMA DEL VIAGGIO

21 gennaio 2004 - Rivolto

Lasciati i velivoli alle cure degli specialisti è giornata di studio sull'organizzazione. Renzo, esperto di cose d'Africa e mari del sud propone il piano di volo; approvato senza difficoltà. Resta da vedere sul luogo se ci sarà occasione per qualche escursione turistica. Chiaro che a Lilongwe un buon pranzo è assicurato a casa sua. Ecco le tappe

Rivolto - Malta // Malta

Malta - Alessandria // Egitto

Alessandria - Addis Abeba // Etiopia

Addis Abeba - Entebbe // Uganda

Entebbe - Lilongwe // Malawi

Lilongwe - Beira // Mozambico

Beira - Reunion // Ile de la Reunion

Reunion - Rodrigues Island // Mauritius

Sono tutte tirate da quasi 2000 miglia. Fattibili senza panico di andare a secco di carburante. Il peso del Beaver vuoto (2850 lbs) è poco niente per il C 130H. Anche l'ingombro è minimo. Calcoliamo di caricare almeno due scarponi (da acqua evidentemente) di riserva, due montanti per ruote, un paio di sci, parecchie gomme normali e "tundra". Queste ultime sono leggermente maggiorate in impronta a terra e lavorano anche a pressione più bassa, adatte a terreni mollacchiosi o savane africane. Qualche safari fotografico aereo vogliamo farlo. In mancanza di altri, Renzo si è offerto di dedicarsi alla cucina. Dopo aver assaggiato qualche sua specialità ha il permesso di spendere quanto vuole e di caricare più roba mangereccia possibile. Secondo lui «Se gavarò anca da far el cogo, go de quee ricete da "cordon blue" da icarse i dei anca quei dei pie, e se magnaremo fora tuto nialtri de l'equipaggio a costo de sciopar come baeoni sgionfi, staltri invese i stara' a boca sutal!». I golosi sono avvisati: urge prenotare un posto. Pierangelo è a caccia di mappe; e ne ha trovate di ottime, curate dalla C.I.A. Io sto dedicando tempo prezioso al calcolo delle rotte — confesso che la paura di rimanere a secco è forte. Sull'oceano non abbiamo riferimenti, si viaggia solo con la bussola. Gli strumenti di bordo non sono adeguati a captare radiofari lontani più di 1000 miglia. Se c'è vento di traverso possiamo trovarci a cantinaia di miglia più a sud o nord del nostro obiettivo in Australia. Rimane ancora da scegliere il primo scalo in quell'isolotto. Per il dopo è stato deciso di ridurre le distanze (si fa per dire "ridurre") e fare tappe più corte. Anche l'atterraggio a McMurdo è da brivido. Useremo la pista in brecciolino — esite anche quella di ghiaccio — che sarà comunque gelata. Non ho la più pallida idea di come frenare il bestione sul terreno scivoloso. In ogni caso altri l'hanno fatto e lo faremo anche noi. Sia pure buttando un'ancora dal portellone posteriore. San Marco!

"lagunare"

La mappa mostra il percorso della prime due tratte di volo. Invece di fare la retta Rivolto-Malta faremo una deviazione per passare su Napoli e Catania. Con un po' di fortuna si vedrà la bocca dell'Etna "calda". Più dura vedere bene le città. Staremo sopra i 3000 — e ci è bastata la bravata a Firenze.

The Mediterranean Basin



22 gennaio 2004 - Rivolto

Mancava sempre una cosa da fare. La notte con il freddo aveva portato una buona visibilità. Bisognava “benedire” gli scarponi nell’acqua della laguna. Come ha scritto Cappellini i Lagunari non sono “veneziani” e da sempre chi ha cucito il Leone sulla divisa è stato di ogni parte d’Italia. È altrettanto innegabile che il fascino della Serenissima si spande sul mondo e poter essere “veneziani” in questo senso fa un grande piacere. A Trieste un gigantesco leone in pietra fa bella mostra sulla rotonda torre del castello di San Giusto, a perenne ricordo della dominazione veneziana sulla città per lunghi anni. Siamo così partiti per respirare “casa” prima della partenza definitiva per l’avventura. Il tutto documentato da foto, come al solito. Qui si respira aria di “sta per succedere qualcosa di grosso”. Anche i “vampiri” sono



estremamente gentili, coccolano il bestione, guardano ogni vite ed ogni filo elettrico. Li porta bene, ma di anni ne ha parecchi. Da risolvere ancora una piccolezza. Per qualche misterioso motivo il serbatoio di sinistra non accetta “il pieno”. Quella benzina in meno aumenta a dismisura il mio mal di testa (da panico). Fino a Malta arriviamo tranquillamente, ma è l’ultima buona occasione per una revisione definitiva. Ci fermeremo a Luqa il tempo necessario; sembra che a Sigonella ci sia il ricambio adatto. Inoltre Renzo ha fatto una lista della spesa per cibarie lunga come la divina commedia (non oso chiamarla bibbia per rispetto alle cose sacre).

La visita in Sicilia — ci si arriva con il ‘castoro’ — servirà a fare incetta di olio e ogni ben di dio. Conto di convincerlo a regalarci qualche ghiotta ricetta. Pierangelo si sta agitando con computer di bordo per poter tenere aggiornato il sito anche se lontano mezzo mondo. Ci risentiamo da Malta. L’equipaggio augura a tutti buona permanenza ed un potente San Marco!



Sopra: L’aeroporto di San Nicolò del Lido.

A fianco: Di fronte a noi Venezia



Ammaraggio e via ricerca di un parcheggio in Piazza San Marco



ARIA DI FESTA A RIVOLTO

24 gennaio 2004 - Rivolto

Aria di festa qua a Rivolto. Il terribile freddo che tutti temevano ha toccato solo la parte pedemontana. Siamo sui -1°C . Non è male. Ho sentito casa, a Trieste, e oggi siamo sui $+4$, con un sole piacevole. Dicevo, aria di festa e di attesa. Ci sono molti curiosi attorno all'aeroporto, e questo non fa meraviglia: sperano sempre di vedere le "frecce" alzarsi in volo per provare qualche figura nuova. Strano è che siano qua per noi. Il giallo-rosso del Beaver con cui Pierangelo sta prendendo confidenza e il C 130 decorato vistosamente (per i più precisi è un C 130 HE, ultima produzione della serie, nel 1997) hanno fatto notizia. Così si è presentato anche un giornalista, cui abbiamo rilasciato un'intervista, che non leggeremo mai causa partenza. Sappiamo solo che il titolo sarà del giusto tenore, tipo "Lo spirito di corpo dei Lagunari vola fino in Antartide". Finalmente un titolo sacrosanto. Stamattina c'è stata una scena tutta da vedere. Ho ricevuto notizia telefonica, ieri sera, dell'arrivo del Dino nazionale, il nostro "dd"; è lui o non è lui? certo che è lui: Dino Doveri, aviere scelto aggiunto, cuoco, meccanico, caporale di giornata e scrivano. Gli ho specificato che si dormirà a bordo, in "camerette" con lettino da casermaggio. Ed ecco che ai cancelli di Rivolto si presenta una sorta di uomo affardellato mooolto di più dei nonni quando andavano in polveriera. Si è portato anche il materasso; vecchio Dino, si vede che Marghera non riesce proprio a dimenticarla. Non occorre dire che i festeggiamenti sono continuati a lungo al bar. Ora siamo a posto. Sembra che anche il Pinotti ami l'avventura. Per un altro giovane (oltre a "direttore") c'è sempre posto. Ancora una buona notizia. Il problema carburante, o meglio serbatoi, è stato risolto. Qualcuno aveva ridotto la capacità per aumentare la possibilità di carico. È tardi per fare il lavoro qui, ma a Luqa, con disegni che andremo a recuperare a Sigonella, il lavoro sarà fatto con ogni tranquillità. Il carico di alimentari e sussistenze varie è già a bordo, ben stivato ed equilibrato; il pieno è fatto — stavolta solo 5000 galloni — ed in macchina ci girate una vita. Domani si parte. L'ora è incerta; comunque in tempo per arrivare a Malta con la luce. Dal Reparto ci hanno promesso una sorpresa — se il tempo è buono. Speriamo. Una occhiata all'Etna è sempre un bel vedere. Felice "lagunare"



Sorvolando il Parco Nazionale del Gran Sasso

DECOLLO VERSO MALTA

25 gennaio 2004 - Luqa (Malta)

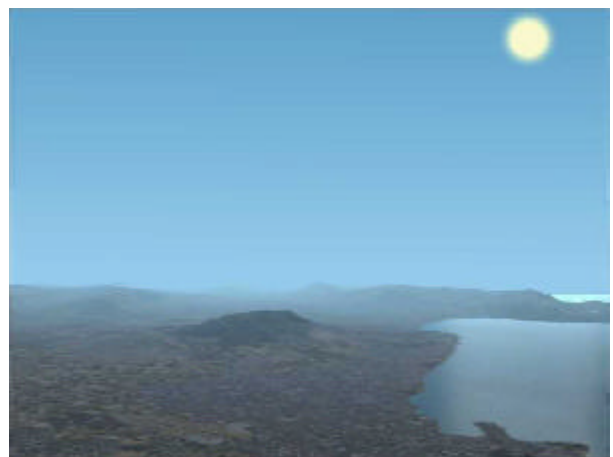
Abbiamo goduto del nostro primo pasto maltese. Non so cosa fosse, ma era buono. Una voce in sordina mi sta urlando di rimando «Altroché ch'el gera bon, difati ve eo se tuti copà de gusto, ma cossà pensé che ve daga da magnar scoasse?» Dovrebbe essere il Navigatore/ cogo part time

L'eccitazione era alta: finalmente in viaggio. In più i famosi cambi di orario ci hanno permesso di arrivare alle 9.30... partendo alle ore 9.00. Nella concretezza noi abbiamo lasciato Rivolto alle 7.00 UTC ed abbiamo spento i motori alle 9.30 UTC. Così va meglio. Appena una pausa dal 'lavoro' ci darà la possibilità chiariremo queste strane incongruenze dovute ai fusi orari. Detto in parole popolari... anche mi divento m... quando l'orologio de bordo fa salti de simmioto cò le lancete... Il tormentone non farà dormire il navigatore quando, andando verso l'Australia, passeremo più di un fuso orario. Unica cosa che deve sapermi dire è: a che ora dobbiamo partire per essere in Australia (Perth — è deciso) attorno a mezzogiorno? Bella domanda Renzo; datti da fare. Folla alla partenza... niente. Termometro su -8°C. Tentiamo il passaggio su Venezia con risultati disastrosi; foschia diffusa, visibilità zero. Alziamo verso i 12600 piedi, rotta verso Napoli. Venti debolissimi incostanti, coltre di nubi, min. temp. raggiunta in quota -27°C. Leggera schiarita su Napoli, con Dino pronto alla macchina fotografica. Puntando sulla Sicilia la temperatura aumenta ed il cielo schiarisce. Per fortuna si gode della vista dell'Etna, e via con altre foto. Scendiamo verso Malta ed incappiamo in grosse nuvole bassissime. Si teme il peggio: atterraggio strumentale. Pilota e copilota sono un attimo in ansia per la prospettiva. Primo passaggio sulla pista per saggiare la possibilità di atterraggio a vista. OK — on the round, come dicono gli esperti, e muso giù, tutta la velatura alare disponibile e rimbalzo (mai una volta senza saltini). Lunga rullata e parcheggio. Lasciamo tutto in mano ai meccanici del posto. Devono scaricare e montare il Beaver per domani. Si va a Sigonella a prendere lumi sui serbatoi... e cibarie per i due cuochi. Sarà un'impresa stare in quattro sul coso. Vedremo. Sul diario di bordo, solo noia. Niente panorama, niente chiacchiere, niente canti, niente giocare a carte; ansia sì, logicamente. È la prima esperienza vera di volo che facciamo assieme; Dobbiamo trovare l'intesa. Per fortuna il buonumore ritorna a tavola e già si chiacchiera del domani. "DD" si offre di dipingere tutte le bandiere degli Stati che toccheremo sulla fusoliera. Faccia pure, se trova una scala abbastanza alta. Per oggi Lagunari batte sfiga 2-0 secchi. San Marco!

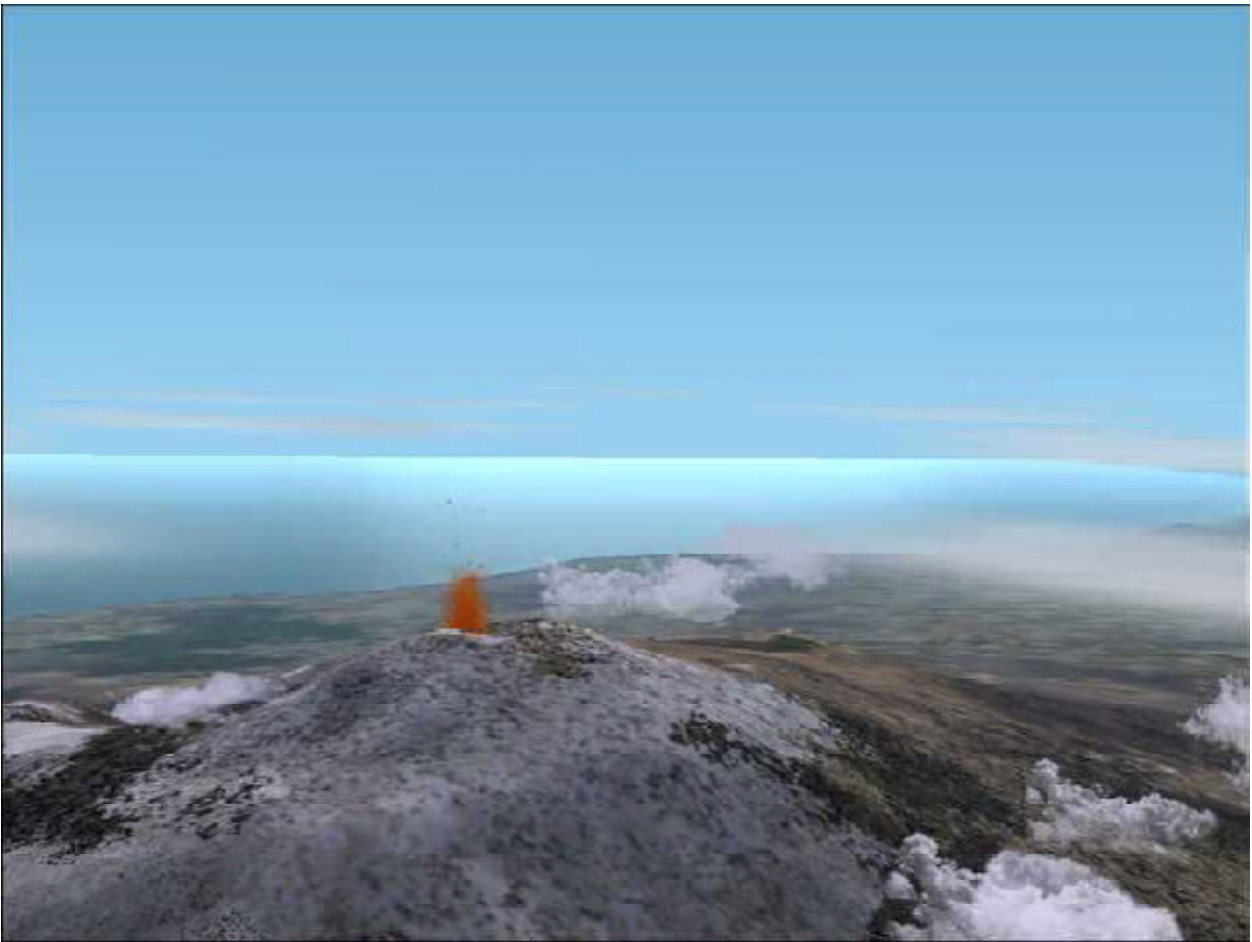
"i baffi in volo"



Il Lago di Campotosto.



Il golfo di Napoli con il Vesuvio

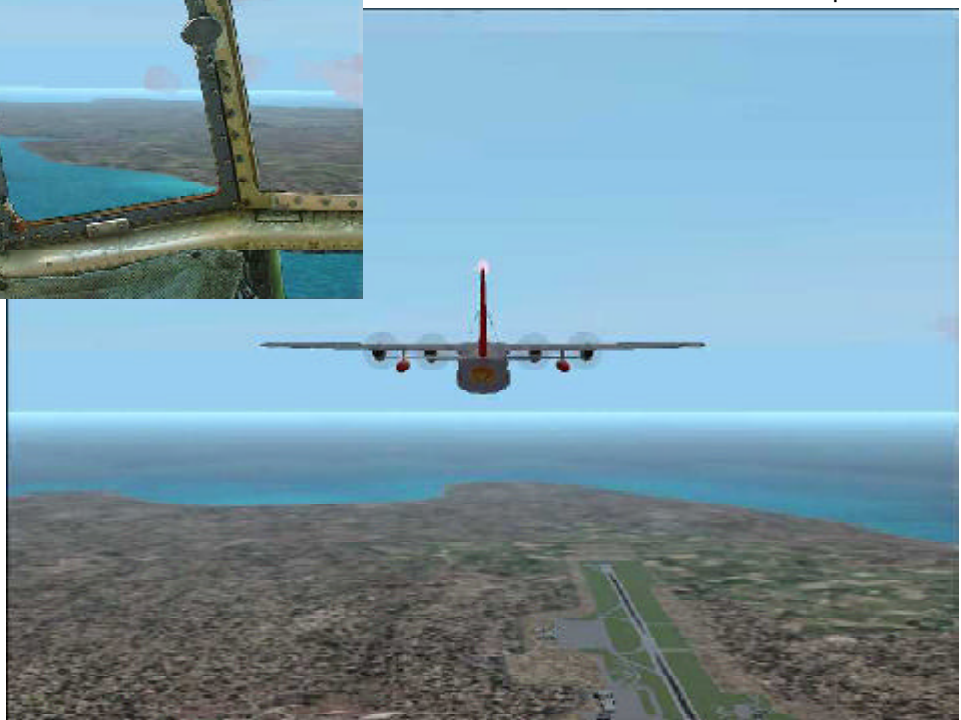


L'Etna ci saluta con uno spruzzo di lava incandescente



Siamo in vista di Malta.

Sorvolo dell'aeroporto.



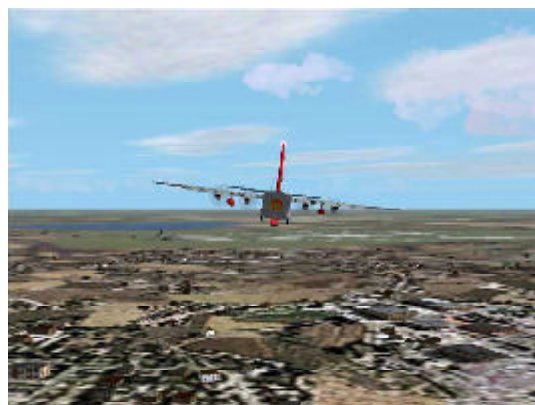


Malta
Luqa
International
Airport

SORVOLO DEL MEDITERRANEO PER ALESSANDRIA

26 gennaio 2004 - Alessandria in Egitto

«Alla voce» «San Marco!» Forte e chiaro, e via marciando “San Marco, San Marco, cosa importa...” Anglo-maltesi attoniti di fronte a danze in giallo-rosso, lanci di baschi e foulard alla vigliacca. Come sempre cerchiamo di far ordine. La sera di ieri 25 gennaio, mentre già si preparava il viaggio in Sicilia, il “direttore”, che tutto il giorno ‘stroligava’ attorno alla radio, si fionda negli alloggi (muso roto gavemo però de ciamarli cussi) gridando «Antartide chiama Italia!! Antartide chiama Italia!!» I Marescialli in Antartide ci stanno aspettando! Repulisti immediato del tavolo, fuori le mappe africane, calcola la rotta: Domani si va ad Alessandria. “DD”, niente pitture; chiamare urgentemente Sigonella e farsi spiegare il mistero carburante. Siamo Lagunari, ci arrangeremo. Così, questa mattina presto ci siamo presentati alla direzione aeroporto con il piano di volo e... comunque partiamo. Il lungo bruttino Comandante ci accoglie con rispettoso distacco. Ci comunica che l’atterraggio a “saltini” ha compromesso due pneumatici, che li hanno già sostituiti, che costa tanto, che forse sarebbe bene lasciare garanzie per il pagamento, che... Ed a questo momento è uscito il canto «... se no li paga el diavolo...» seguito dal potente «Alla voce» «San Marco!» - per ribadire il concetto. Cari amici al freddo. Non passeremo sopra di voi. Noi poseremo i pattini dove siete voi per abbracciarvi. Non abbiamo una mappa di una pista a Baia Terra Nova, ma atterreremo comunque. Gondwana Station, segnalata come base tedesca o neozelandese (?), è a soli 7 chilometri da voi; da McMurdo 370 km. Noi ci saremo, fatevi trovare con punch, grog, bevande calde, bandiere italiane etc. Viveri caserecci li portiamo noi. Saliamo sul bestione, facciamo ciao ciao con la mano, accendiamo i motori e schizziamo via. Ore 9.30 circa. Alle 14.15 (sigh!) siamo ad Alessandria. Tempo di volo reale poco più di due ore. Tempo universale... lasciamo perdere. Stavolta a bordo c’è allegria e ‘casino’ generalizzato. Anche “direttore”, sempre leggermente più serio della vecchiaia, si lancia in frizzi e lazzi. “africa” promette una ricetta speciale - che comunicheremo per chi voglia rischiare. Venti variabili tra 4 e 18 nodi, SEMPRE di lato @\$##. Al suolo +7°C, minimo in quota verso Bengasi -10 °C. Stiamo sui 10000 piedi con visibilità scarsissima (in fondo sotto c’è solo acqua); quando agganciamo il radiofaro di Alessandria smusiamo verso terra tanto da dover richiamare di brutto, rischiando di andare sopra i limiti di velocità strutturale ammessi. Solito passaggio sulla pista per le “misure” - a ruote fuori per prudenza - perché il radiofaro non ci dà la rotta di atterraggio. Arriviamo inaspettati ospiti, così andiamo ad interferire con il movimento aeroportuale. Le foto vi spiegheranno meglio cosa intendo dire. Atterraggio lungo, ma senza saltini - le gomme costano care. Frenata alla Shumacher, contro spinta delle turbine e... vai col tango: spegniamo i motori mentre... . A terra 12 °C, caldo praticamente. Ossequiamo le autorità portuali, cosa molto gradita da queste parti, e torniamo a bordo per il pranzo. Ci sediamo a tavola in attesa della famosa ricetta egiziana del Renzo. Stop. Abbiamo idee patriottiche e domani vi farò saper cosa saremo riusciti a combinare. San Marco!



La costa egiziana e l’aeroporto d’Alessandria d’Egitto

Stesso giorno, nel pomeriggio. Confesso che il pranzo del nostro cogo non era niente male. Ogni promessa e debito e vi passo la ricetta dell'amico Renzo "africa".

KOSHERI (Piatto Egiziano) :

Lenticchie e riso

Quantita' per per quattro persone

200 g di riso

350 g di lenticchie

2 cucchiaini di olio d'oliva

1 cucchiaino di aglio sminuzzato

500 g di passato di pomodoro

150 g di acqua

uno o due cucchiaini di aceto

una cipolla affettata

Lessare il riso . A parte far rinvenire le lenticchie in acqua tiepida e metterle poi in una pentola con abbondante acqua. Portare a ebollizione.

Cuocere a fuoco lento fino a che tutta l'acqua sia stata assorbita.

Aggiungere altra acqua, se le lenticchie non sono ancora ben cotte.

Preparate la salsa, facendo innanzi tutto dorare l'aglio nell'olio caldo.

Aggiungere il passato di pomodoro e cuocere per 10/15 minuti. Unire l'acqua e l'aceto e portare a ebollizione.

Togliere subito dal fuoco e salare a proprio gusto . Affettare finemente la cipolla e farla soffriggere brevemente in poco olio caldo.

Il piatto deve essere preparato cosi' sul fondo uno strato di lenticchie, uno di riso, un altro di lenticchie e uno di riso. Versare a cucchiaiate cipolle e salsa

Dopo il pranzo bisognava pensare a cose serie. Dino comunica che ha parlato con Sigonella: il problema carburante è chiarito. I serbatoi subalari, che non funzionavano, non sono affatto inutili. Qualcuno ha disabilitato le pompe di travaso nei serbatoi principali. Basta ricollegarle, fare un check all'elettronica che le comanda ed è fatto. Il software non è stato cancellato dal computer di bordo. Entro domani è pronto e verificato. Pierangelo continua a mettere a punto il sistema radio. Renzo sta preparando la mappa di volo ed il calcolo dei famosi fusi orari per arrivare in Australia con la luce. Posso andare a spasso per l'aeroporto. Ho proprio un equipaggio con i fiocchi e controfiocchi (se vogliamo chiamarli "fiocchi"). In un angolo dell'aeroporto mi imbatto in un vecchio hangar e non resisto alla curiosità. Meraviglia! è lì che dorme un Fiat G 50, prima serie, senza capottina. Inizio guerra. Gli addetti mi dicono che è un pezzo da museo. Lo tengono in ordine di volo, quasi. Se desidero lo preparano per domani, stessa ora (sono circa le 16.00 ora locale). Oh yes, oh right! preparare! Torno a 'casa' e lo racconto agli altri. Sono tutti entusiasti, ma non c'è spazio per passeggeri. Mi tornano in mente le storie che mi raccontava mio papà. Che si è curato la scorta convogli nel Mediterraneo; Africa, Grecia... ha sempre lodato i nostri aviatori, tra il coraggioso e lo spaccone, ma mai hanno evitato il combattimento, anche se nettamente inferiori. Distiamo pochissimo dal teatro di Al Alamain (qui lo scrivono così). Penso sia solo deserto ormai, ma il campo ex-italiano di Mersa Matruth è ora un aeroporto discreto. Faremo una visita della memoria. Domani si ricorda la Shoa. Io vorrei ricordare gli eroi ignoti che hanno combattuto per la Bandiera — solo per quella — che noi portiamo ora in giro per il mondo. La Bandiera che i Lagunari in servizio onorano anche con la vita, come a Nassirya. Non abbiamo dietro corone di alloro da lanciare: basterà il pensiero. Cade il silenzio e stiamo seduti sulla rampa del bestione a guardare il cielo. Le nuvole basse non vogliono lasciarci, ma il cielo è pulito e stellato. Uno spettacolo da ricordare. San Marco!
"baffi in volo"



L'aeroporto di
Alessandria
d'Egitto





C'è posto
al parcheggio?



Il nostro vicino



Le bandiere sulla fusoliera
opera del
Dino Nazionale

VOLO AL TRAMONTO VERSO EL ALAMEIN

27 gennaio 2004 - Alessandria in Egitto

Si vedeva chiaramente che ero nervoso ed agitato. L'idea di salire sul Fiat mi elettrizzava. Mio zio era ad El Alamein, mio papà si curava Tobruk avanti ed indietro in scorta convogli, mio suocero, tedesco di Amburgo, era sui convogli - la marina da guerra non lo voleva perché sospettato di poche simpatie per il Reich. Nel pomeriggio sarei stato sopra quelle spiagge, sopra quelle sabbie che tanto eroismo avevano visto. Nessun "Lagunare" ovviamente era stato in battaglia; non esistevamo allora. Ma in fondo mi sentivo parte del paesaggio. Per motivi di tempo, e carburante, sarei arrivato a Mersa Matruh - campo inglese nella seconda guerra, credo conquistato brevemente durante l'avanzata fino ad El Alamein, poco prima di dove ora ero seduto a guardare in alto. Non potevo vedere i nostri SM 79 venire a silurare e bombardare, ma mi sembrava di sentirne il rombo. C'era, ed esiste ancora ad Alessandria una grossa comunità istro-veneta. Ho letto delle storie che hanno scritto su come tentassero di aiutare gli aviatori italiani con segni per far sapere se i bersagli erano stati colpiti duramente. Se il cielo era coperto quei giovani rischiavano per niente, magari per bersagli colpiti e non rilevati dalle ricognizioni. L'emozione era già stata forte nel preparare l'atterraggio, con la baia sotto i miei occhi. All'ora stabilita ero pronto, ben coperto e con un ridicolo caschetto da pilota old style. Il motore girava bene, forse poco potente rispetto all'idea che avevo. Lo stato generale del velivolo era alquanto deprimente; cruscotto arruffato, ruggine sui montanti, no radio, no ausili per la navigazione, nessun indicatore del carburante. Poco importa, basta seguire la costa e si arriva e si torna. Era stato rimosso, logicamente, anche il congegno di puntamento e le armi. Alzo verso ovest sull'acqua e si intravede già il tramonto. Quasi di colpo e mi sorprende, non mi aspettavo il calar del sole così presto. Sono le 16,30. Punto verso un lembo di terra



lontana, salendo lentamente. Mi terrò basso, non oltre i 3000 metri per avere visuale. Da lontano si avvicina un aereo; mi prende il desiderio del cacciatore e mi butto verso di lui. Vira elegantemente e sale... pochi secondi e l'ho perso. Guardo l'indicatore di velocità: 300 km/h e sono al massimo della manetta. Butto giù il muso e vedo i 350. Forse è colpa del motore un po' andato. Ma poi devo convincermi, erano queste le prestazioni del G 50. Molto manovrabile, capace di virare strettissimo, ma salita e velocità non c'erano. Son sul campo con il tramonto. Senza la luce della torre non l'avrei trovato. Strano, la pista non è illuminata. Ho voglia di strafare e far vedere cosa possono gli Italiani, e lagunari in più. Salgo a 1500, picchio fino ai 500, capovolgo e mi metto in volo rovescio per un passaggio. Per mia sorte ero alto. Va giù come un sasso; perdo i comandi; esco con una vite a fil di terra e sudo per riprenderlo. Ma non mi convinco. Manovra errata forse. Ripeto, un po' più alto; sono graziato per la seconda volta. Resta





l'ultima manovra: picchiata sulla torre di controllo. Questa volta mi va bene. Chissà cosa provavano i nostri papà quando si gettavano a sasso con una bomba da 200 kg sotto la pancia, inseguiti dai P 40 inglesi e americani. Si fa tardi, meglio si fa scuro. Volgo ad est per rientrare. Mi tengo sul deserto, con il sole che tramonta sulla destra e poi in coda. Il silenzio è assoluto ed invita a pensare. I nostri Lagunari sono ora in un deserto pericoloso come questo una volta, forse più pericoloso perché il nemico non si guarda in faccia. Guardo le prime stelle senza il fastidio delle luci cittadine.

Uno spettacolo che non godevo più da molto

tempo. Ora le luci le cerco per andare all'atterraggio. Eccole; errore è il nuovo aeroporto di Burg El Arab. Ecco Alessandria, grande macchia di luce diffusa tra acqua e terreno scurissimo. L'aereo è ormai addomesticato e vira stretto ed elegante verso le luci della testa di pista. Un palazzo vuole entrare in abitacolo; evitato. Quasi godo della velocità ridotta da tutti i flap fuori. Una pista enorme per il piccolo. Vado giù e lo riporto in quell'angolo dimenticato dove resterà chissà quanto ancora. Ha avuto le sue due ore di aria in amoroze mani italiane. Magari un giorno... Raggiungo gli altri che non fanno domande. Avremo tutto il tempo per raccontarci. Brevemente mi segnalano che siamo pronti a partire quando vogliamo. Dino ha solo una richiesta: contenitori termici per cibi speciali destinati ai Marescialli. Salame, sopresse, formaggi. C'è anche una bottiglia di clinton ed un coniglio arrosto. Proprio non riesce a dimenticare le domeniche al Marghera, quando i baffi tornavano con il pacco viveri della mamma e tutta la camerata mangiava e beveva. Sten. incluso naturalmente. San Marco! "lagunare"



... mi tengo sul deserto, con il sole che tramonta sulla destra e poi in coda. Il silenzio è assoluto ed invita a pensare. I nostri Lagunari sono ora in un deserto pericoloso come questo una volta, forse più pericoloso perché il nemico non si guarda in faccia...



L'emozione di un tramonto sul deserto



Un incontro troppo ravvicinato



Una "bella vista" della pista di Reunion

ALESSANDRIA D'EGITTO E VIA IN ETIOPIA

28 gennaio 2004 - Alessandria in Egitto

“Tre marinieri che vano in Egitto,
Oh che bel sito che vano a trovar” (antica canzone istro-triestina)
Avevo la mattina canterecchia. E gli altri non erano da meno.

“San Marco! miei prodi,
il nostro vessillo vogliamo sul mar.

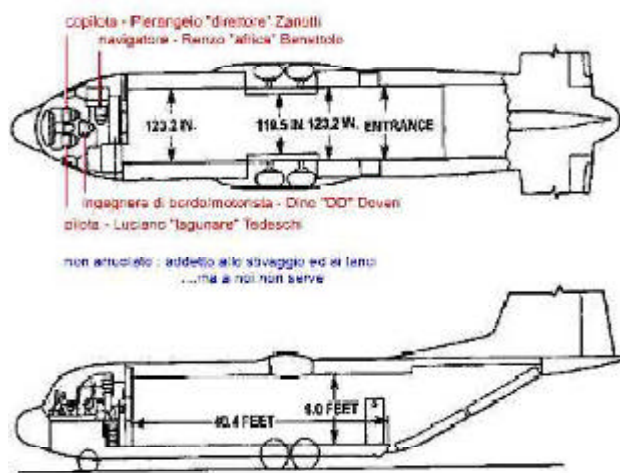
...

Viva Venezia
Viva San Marco
Viva le glorie del nostro Leon”

Non sembrava una giornata buona per volare. In ogni caso un buon pilota fa sempre visita al suo posto di lavoro. Gli altri mi seguivano con aria sorniona... e porca miseria (per essere educati). Sul volantino o cloche, come preferite, è accuratamente sistemata una foto che il ribaldo, il malandrino, il ### (qua sono sceso in particolari poco puliti) “africa” ha attaccato durante la notte. Una “bella vista” della pista di Reunion. Per uno che decisamente con gli atterraggi ha uno scarso feeling è troppo. Mi bastano i problemi che già ho; anticiparne altri è cattiveria, perfidia, villaneria, satanismo, bassa statura morale, incapacità di rapporto, demenza senile. Ecco! L'ultima definizione mi sembra adeguata. Scatta la risata e decidiamo di andar per botteghe in centro città. Dino trova i suoi contenitori in un mercatino poco “serio”; Renzo si riempie di peperoncino (vi assicuro che il peperoncino egiziano, simile a piccole piramidi - non scherzo - è forte senza essere fastidioso ed ha un aroma del tutto particolare). Pierangelo ed io, che dovremo curare i rapporti con gli Americani a McMurdo (per farci fare una revisione completa del mezzo) compriamo qualche “ad Alessandria andai, a te pensai, e questo ricordo ti portai”. Un in più, onestamente. Il valido Dino ha già caricato un cassa di “gondole-in-globo-vetro-con-neve”. Beh! dicono che Cristoforo Colombo abbia rifilato perline agli americani. Ma sono insinuazioni da comari. La mattina scappa veloce. Decidiamo di fermarci in un ristorante. La cucina a bordo è valida, ma fa bene cambiare. Renzo promette vendetta; da attuare ad Addis Ababa (questo è il nome corretto). Satolli, allegri, disposti a tutto, marciando su note arie rientriamo in aeroporto. Cosa abbiamo mangiato? quando imparo a leggere l'egiziano ve lo dico. Pronti? Si va in Etiopia. Ma... c'è sempre un ma. Tempo bello, pancia piena, odori quasi primaverili. Partiremo domani mattina... sul tardi. Prima caffè. Vista la “stanca” prendo la palla al balzo per fare l'atteso discorso sugli orari. È chiaro che il tempo cammina sempre uguale, anche per noi. L'orologio di bordo però ogni tanto fa dei salti di un'ora, avanti o indietro. Questo perché è regolato sull'ora locale alla partenza, ma in viaggio riceve i segnali di transito di fuso orario (se salti ci sono), e si adegua all'ora locale. Un secondo orologino, che voi non vedete nelle foto, è invece fissato sull'ora GMT, vale a dire sull'ora media del meridiano di Greenwich, quella che nei filmetti americani si chiama “zulu”. Questa ora serve a comunicare con tutto il mondo, in condizioni di sicurezza nel comprendersi. Esempio: se uno mi dà appuntamento alle 12 am GMT (o zulu), io so che in Italia l'ora è GMT+1, vulgo ci vediamo all'una. Poi che ognuno si faccia i calcoli suoi per il Paese di appartenenza. In ultimo, una sorta di cronometro che si attiva all'accensione dei motori e che dà il tempo di volo - anche questo visibile solo a noi di bordo. Vi invio la foto usata da quel Jago di Renzo e la disposizione dei nostri posti a bordo. In più una diapositiva di quanta roba sta nella pancia del bestione, Il Beaver come ingombro fa ridere; potevamo aggiungere anche un elicottero. San Marco! ”lagunare”

29 gennaio 2004 - Addis Ababa, gate 7 (ramp GA large)

Sono circa le cinque del pomeriggio e siamo in attesa della cisterna per il rifornimento. Come pensato ieri, siamo partiti con molta calma, verso le 11.00 ora di Alessandria, per arrivare con altrettanta calma attorno alle 16,30 ora locale. Tempo reale di volo 4 ore e mezzo. Per fare economia di carburante siamo saliti con passo di lumaca, a 100 piedi minuto. Quando abbiamo raggiunto la quota di crociera era il momento di abbassarsi. Con cautela, perché qui ci sono dei monti affatto bassi, l'Acrocoro Etiopico; uno lo abbiamo quasi pelato. Temperatura minima incontrata -5 °C a 15000 piedi, 5000 metri circa. Comincia a far caldo. Vento pressoché inesistente. Visibilità fiacca. Poche foto, tentativi; eravamo troppo alti. Comunque una è Luxor, anche se non si vede. Qualche lago, una città. Poca roba e scarta. Da segnalare invece il nuovo clima che si sta creando a bordo. La convivenza dà i suoi frutti. Come usuale, appena a quota ragionevole, inserisco il pilota automatico e mi posso finalmente rilassare. A questo punto decido di fare quattro chiacchiere con il Renzo, el Venexian, il Navigatore che stà dietro le mie spalle, e subito mi ritrovo al Btg. Lagunari "Isonzo". «...con il sergente Mascetti, incursore Lagunare al Btg. Isonzo, e mio fratello di naja a Caserta ove nello spirito Lagunare senza differenza di casta...stupendo!, Acs ed Auc si apparteneva tutti alla medesima compagnia Lagunari Carnaro e si era tutti allievi Lagunari, decidemmo di andare a fare un giro per le balere friulane, dato che era il nostro "day off" Arrivammo a Gonars (UD) un po' distante da "Villa Triste" e fuori Presidio, ma noi due potevamo permettercelo ci autorizzava il "Regolamento Militare". Gli sfigati invece erano i fratelli di naja non graduati, i Lagunari semplici, i quali a causa di una sonora scazzottata pseudo-gogliardica negli anni precedenti, tra i marò del Btg. San Marco i nostri Nonni prima della trasformazione in Lagunari, e dei baldi giovanotti di Fiumicello i quali, per la cronaca ebbero tutti un bel paio di occhi neri, si videro ristretti l'area del Presidio, Fiumicello infatti tre o quattro chilometri dalla Caserma Bafile era già fuori confine. E lì a Gonars trovammo per caso un Lagunare che, quale Lagunare era nel posto sbagliato e nel momento sbagliato, invece per me, fu il posto giusto al momento giusto. "Excusatio non petita accusatio manifesta" dicevano i Latini, e mentre noi due si fece finta di non vederlo, il Lagunare di nome Ilario che ci aveva già inquadrato, si avvicinò a me e disse: Signor Tenente sa' abbia pazienza ma, sono qui per sbaglio, e' una festa di famiglia, il compleanno della mia morosa, e dato che lei e' capitato qui a Gonars, le voglio presentare i parenti tra i quali mia cugina che e' venuta giù da Udine per l'occasione. Con piacere dissi! Scambio di occhiate lagunari con il Mascetti, in cui era implicito, il Lagunare Ilario ma chi lo conosce? A Gonars? Mai visto, noi...mai andati! Ma dove e' questo posto? E così, la cugina della morosa del Lagunare Ilario della mortai del Btg. Isonzo diventò poi, mia moglie con la quale iniziammo 36 anni fa' la nostra felice avventura oltremare nel 1968 in Somalia tra Mogadishu e Baidoa; avventura in terra d'Africa e che continua ancora...» Bella storia. Va aggiunta a quelle del Dino e del Pinotti. A circa un'ora dall'arrivo, "africa" - che ormai mi aveva messo dritto verso l'aeroporto Bole di Addis Ababa - è arrivato con il pranzo. L'odore si spandeva fino nei serbatoi.



Sopra: la capacità di carico del C130H.
A sinistra: la disposizione dell'equipaggio.

Ricetta minacciosa per il palato, ma da leccarsi i baffi. Correttamente segnalato.

DORO WAT (Doro=pollo Wot=salsa molto molto piccante, il sapore infuocato del wot è dato dal berbere' che e', una mistura bomba di peperoncino forte, aglio, chiodi di garofano, coriandolo, ginger fresco.)

Ingredienti per 6 persone:

1,5 kg di pollo

2 cipolle affettate

2 spicchi d'aglio schiacciati

2 cucchiaini di succo di limone

sale

2 cucchiaini di zenzero

1/2 cucchiaino di cardamomo

qualche pizzico di noce moscata

50 g di burro

100 g di vino bianco secco

50 g di intingolo salsa berbere'

2 cucchiaini di paprika

4 uova sode

Tagliare il pollo in piccole porzioni e asciugare delicatamente. Mescolare la cipolla, l'aglio, il succo di limone, il sale, lo zenzero, il cardamomo, la noce moscata e il burro in una padella antiaderente.

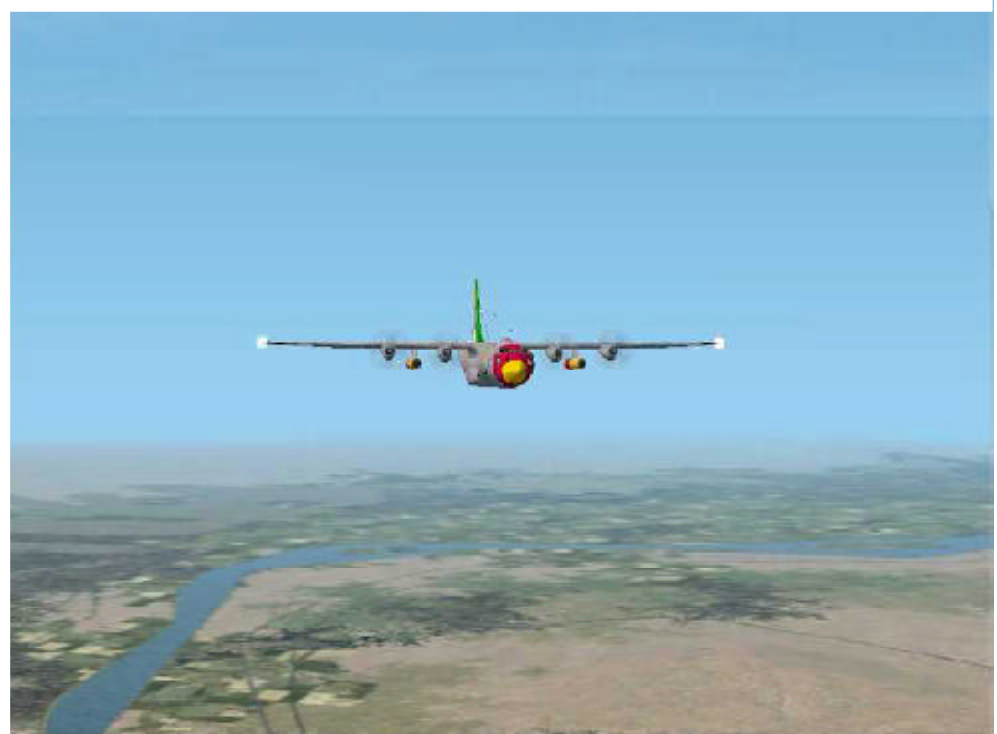
tenere sul fuoco basso per due o tre minuti. Unire l'acqua, il vino, wot mistura e la paprika.

Cuocere per altri quattro o cinque minuti, o fino a che la salsa sia diventata cremosa. A questo punto aggiungere i pezzetti di pollo. Coprite e cuocete per 15 minuti. Forate le uova con una forchetta e unitele al pollo.

Cuocere per circa 15 minuti o fino a che il pollo sia tenero

Siamo scesi solo
per toccare il
suolo etiopico;
era chiaro, senza
dirlo, che si
ripartiva per
Entebbe. Una
tappa al buio era
un allenamento
da farsi. San
Marco!
"i baffi 'fanti da
mar e da aria"

Sorvolando Luxor
ed il Nilo



Sorvolando il deserto nubiano



Parcheggio al Gate 7A



Pronti a sgranchirsi le gambe!

DALL'ETIOPIA AL MALAWI

30 gennaio 2004 - Lilongwe in Malawi, appartamento presidenziale della residenza di "africa"

Ci eravamo lasciati ieri ad Addis Ababa. La storia continua. Viaggiare nel buio può anche essere piacevole. Stelle, un silenzio "speciale" e varie piccole godibili differenze dal rumore quotidiano che ti riconciliano con il mondo. Carichi di carburante stacciamo per Entebbe, volo abbastanza breve. Tutto è tranquillo finché non vediamo l'aeroporto; siamo alti perché dopo la paura in Etiopia la prudenza è la prima virtù. Con Pierangelo, sono impegnato nelle manovre per un buon atterraggio quando dietro a noi scoppia il caos. "Oleeé", "Oleeé". Presto spiegato. I sigg. navigatore e motorista stavano festeggiando il passaggio dell'equatore, che sta pochi km a sud della pista. Nell'avvicinamento abbiamo fatto due anelli completi (come fanno i cavalli all'ippodromo - termine tecnico avvicinamento IFR). Così abbiamo passato l'equatore 4 volte, con relativa sceneggiata. Invitati i sigg. al silenzio, finalmente atterriamo. Volo tranquillo; si comincia a sentire il caldo: a 16500 piedi solo -5°C . A terra - Entebbe - $+27^{\circ}\text{C}$. Ci serve una buona notte di sonno e pronti per Lilongwe. La mattina riprendiamo la rotta. Ovviamente Renzo è teso e felice. Tra poco rivedrà casa sua. Non si riesce a contattare la magione. Arriveremo di sorpresa. Accendiamo alle 9.30, temperatura sempre $+27^{\circ}\text{C}$ — ma tra notte e giorno non cambia? Ci vuole un'ora a superare il lago Victoria. Il Nilo può stare tranquillo per il rifornimento di acqua. A 13500 piedi ancora $+10^{\circ}\text{C}$. Minimo registrato $+9^{\circ}\text{C}$. Ci prendiamo una bella paura causa un'imbardata causata da un vento anomalo; sempre di fianco, è una maledizione. Ma le emozioni continuano. Arriviamo sempre indesiderati ospiti - il piano di volo è un po' arruffato. La pista è impegnata da un aereo privato in decollo. Sia pure con tutti i flaps abbassati lo schiviamo. Alle 12.33 siamo a Lilongwe. Parcheggiamo sulla piazzola di rifornimento. La pompa ci fa ridere, serve la cisterna, ma domani faremo benzina per il Beaver. Bisogna provarlo in volo. Saranno i nostri meccanici (uno) capaci di metterlo in sesto? Ci aspetta un lungo week-end tra lussi sfrenati, ospiti di "africa". San Marco! "lagunare"



L'arrivo notturno ad Entebbe e la partenza il mattino seguente



Sase island - una delle tante sullago Victoria



Lilongwe International Airport



Intruso in pista!



La piazzola per il rifornimento

FASTI SOLENNI A CASA DI NAVIGATORE "AFRICA"

30 gennaio 2004 - Lilongwe in Malawi, appartamento presidenziale della residenza di "africa"

Contro ogni previsione - o si poteva pensarlo considerato che siamo abbastanza 'vistosi' - all'aeroporto siamo attesi. Saltiamo sul gippono e ci dirigiamo verso la residenza per i prossimi giorni. Accidenti, è una vera reggia in confronto agli appartamenti di città. Ci staremo benissimo. La città offre i "vu cumprà?" come da noi. All'ingresso in villa scopriamo di avere due nuovi fans. Le foto (vere) parlano da sole. San Marco!
"lagunare"



APPARTAMENTO PRESIDENZIALE DI “AFRICA”

31 gennaio 2004 - Lilongwe in Malawi

È sera. Sono sparanzato in un qualcosa che non è una poltrona, non è un'amaca. Una roba comodissima. Respiro odori nuovi, che non dimenticherò presto. Che sia già mal d'Africa? o essere con un amico? Assaporo un ritorno tra non molto. Ho parlato con mia moglie e le ho descritto la pace che provo e la natura che mi circonda. Per uno che sognava di andare a caccia con la macchina fotografica ed ha dedicato 5 anni ad una laurea in scienze naturali (senza raggiungerla — bisogna pur mangiare) è il massimo. Renata conosce bene Renzo (di fama). Ne parlo spesso. La sua avventura coniugale in Africa ci piace. Ma oggi è successo qualcosa di mooolto diverso dal solito. Mia moglie vuole venire in Africa, in questa casa, a controllare se veramente si prova ciò che provo. Una tranquillità assoluta. Ieri, dopo l'arrivo, i festeggiamenti e quanto prevedibile da copione. Oggi con calma, dopo una notte di sonno ed una mattina di “n'enti facciu”, ci sediamo a tavola. Ricetta speciale di Harry, “Chimanga Soup”. Non vi negherò la ricetta.

Chimanga Soup - Zuppa di mais

Ingredienti per quattro persone

Due tazze di mais giovane (si trova al supermercato in pannocchie e con il coltello si taglia fino al torsolo in modo da togliere i chicchi)

1 cipolla tritata

4 tazze d'acqua

1 cucchiaino di zucchero

2 cucchiaini di succo di limone

mezza tazza di latte

1 cucchiaino di farina

sale, ed un cucchiaio d'olio

Nell'olio friggere la cipolla assieme al mais senza abbrunirlo

Aggiungere l'acqua calda, ed il sale e far cuocere per circa 45 minuti o fino a che il mais sia ammorbidito.

Passare la minestra al Moulinex o frullatore, rimetterla nel tegame, a parte mescolare la farina lo zucchero il succo di limone ed il latte.

Aggiungere il tutto alla minestra facendo attenzione a non creare grumi.

Far bollire per altri tre minuti e servire con crostini di pane.



L'aeroporto di Lilongwe

Facciamo il programma per i prossimi giorni. Dino vuole occuparsi di pittura. Dice che presto ci sarà poco tempo per farlo e poi stiamo per infiltrarci di nuovo nel freddo. Come contraddirlo. Pierangelo deve scovare un mezzo funzionante per i suoi rapporti sul sito. Funzionante, perché da queste parti avere corrente stabilmente non è assicurato. Renzo è a casa ed ha diritto ad un po' di intimità. Domani riposo assoluto. Gli chiedo solo di portarmi fino all'aeroporto; voglio fare un giro con il piccolo. È da troppi giorni che dorme nella stiva. Ci accompagna Chamba, un tipo interessante, che non vorrei avere per nemico. Quaggiù è considerato una specie di stregone. Viene con me sino al parcheggio (la pompa di benzina) dove trovo il Beaver in linea di volo e guarda il Beaver con simpatia - spero che lo adotti, tanto per sicurezza. Mi chiedo chi possa averlo montato; forse il meccanico che "africa" ha indicato nel percorso verso casa. Stacco nel primo pomeriggio e giro subito verso il parcheggio. Voglio capire chi stava decollando davanti a noi. Due executive stanno riposando nel sole (quasi nel sole, perché sta scurendo). Punto verso il secondo aeroporto della città. Non conosco la storia, ma mi sembra in ottime condizioni. Volo sulla città anche se è proibito. Le foto che avete visto non rendono pienamente il suo fascino particolare. Nel GPS — quell'aggeggio che indica i vari aeroporti e come raggiungerli — si delinea una piccola macchia. Leggo "Monkey Bay" — e vada per la Baia delle Scimmie. Un semplice 'grass' — una pista in erba, dove possono arrivare degli ATR 42 (sono dei bimotori molto semplici e robusti, molto diffusi per spostamenti in zone ampie e servite da piste semi-private). Proseguo per quello che mi viene dato come Club Makokola. Al-



La pista in erba di Monkey Bay

tra pista 'grass' abilitata ai voli interni. Compare sul GPS una grossa "no fly zone" — vale a dire un grosso centro abitato o una zona da lasciare in pace. Piatto ricco mi ci ficco e dirigo in piena verso il posto. È un'ampia valle, ricca di piccole abitazioni. Nella foto allegata potete vedere sia la zona proibita — indicata in blu — che il verde di fondo valle. Sto provando un nuovo tipo di GPS, in grado di dare anche l'orografia. In Antartide non ci sono solo distese di ghiaccio piatto; ci sono anche monti. Sapere prima, molto prima, di doverli scavalcare o aggirare è importantissimo. Infatti la valle chiude, e si intravede una stretta via per passare tra due rilievi. Alla fine l'aeroporto di Salima; come resistere ad un "touch and go". Intendo dire posare le ruote e subito riprendere quota. A cosa serve? assolutamente a niente. Voglia di toccare suolo ignoto. Sfrutto lo strumento per tornare verso casa (la chiamo ormai così — non è poi strano; li amici aspettano). Siamo al tramonto, che mi coglie di nuovo di sorpresa. E sta scurendo anche per una forte nuvolosità, che non mi ha abbandonato per tutto il viaggio. Dire che sono contento è poco. Arrivo col buio ed approfitto per sperimentare i nuovi fari che ho fatto montare. Eccesso di prudenza, come per la batteria, ma mica conosco l'Antartide. Per vostra conoscenza, la



batteria anziché a soli 24 volt, carica fino a 38 v. In condizioni pessime, freddo etc, riesce a dare fino a 10 volt "utili", quelli che bastano a far partire il motore. Una bella sicurezza. Porto il piccolo fino alla piazzola di parcheggio ufficiale. Gli executive se ne sono andati, un Cessna, 172? 182?, non vedo, è lì che riposa. Mi accosto e spengo. Una telefonata e vengono a prendermi. La storia ricomincia: "È sera. Sono spaparanzato in un qualcosa che non...". Buona notte a tutti. San Marco! "lagunare"

Verso Makokola - le sponde del lago Tanganica



In volo sulla zona proibita - notare il GPS



Fuori pericolo: ecco Salima



Touch and go



Sopra le nuvole nel sole del tramonto



Perso nei cieli di un tramonto africano



Il ritorno al calar della sera a Lilongwe





Le tappe in terra africana

Le avventure future



BEIRA - MOZAMBICO

2 febbraio 2004 - Beira - Mozambico

Tutte le cose belle finiscono presto. Alle 8 ora locale eravamo già con i motori caldi, in attesa del via dalla torre di controllo. Per partire siamo bravi; è all'arrivo che succede sempre qualcosa. Grandi abbracci e saluti da tutti. I lagunari si fanno voler bene subito. La temperatura al suolo è di 19 °C. Il riposo ci ha anche messo d'accordo con il nuovo fuso orario. Per qualche giorno saremo più linea con gli orari e l'orologio. Il "gran balzo" - ormai lo chiamiamo così - darà di nuovo fastidio all'orologio interno. È comunque prevista una sosta piuttosto lunga a Perth. Per noi e per l'aereo; vogliamo che sia controllato fino all'ultima vite prima di inoltrarci nel profondo sud. Abbiamo chiesto anche la possibilità di installare un radar, almeno per il traffico vicino alle aerostazioni, ma sembra impossibile. Anche stamattina all'arrivo ci siamo trovati muso a muso con un piccolo aereo privato in decollo. Strano perché eravamo



già alla fine della pista, dopo il rullaggio per fermarci, e diretti alla bretella che consente l'inversione e poi porta ai parcheggi. Improvvisamente ha dato tutto motore e ci è passato sotto l'ala destra... fracassando la sua sinistra. Nessun danno alle persone, una scorzatura sulla nostra fiancata ed è morta lì. Non abbiamo tempo per chiedere danni; i suoi gli basteranno per un bel po'. Volò semplicemente monotono, eccetto il solito vento - il vento di Fracchia - nel caldo, +13 °C a 9500 piedi, con abbassamento vicino a Beira, sempre in quota. Qualche lampo si era già visto a Lilongwe, ma ora siamo in un temporale; meglio ci sono i fulmini ma non si vede acqua. Scendiamo

a +7 °C, per ritrovarne +26 °C a terra. Poche foto, per far vedere gli ultimi lavori di Dino, ed una dello Zambesi, verso la Rift Valley. Ovviamente la diapositiva del furbo che ha tentato di passare sotto l'ala. Usuale parcheggio e via a pranzo (viaggio breve oggi). San Marco!

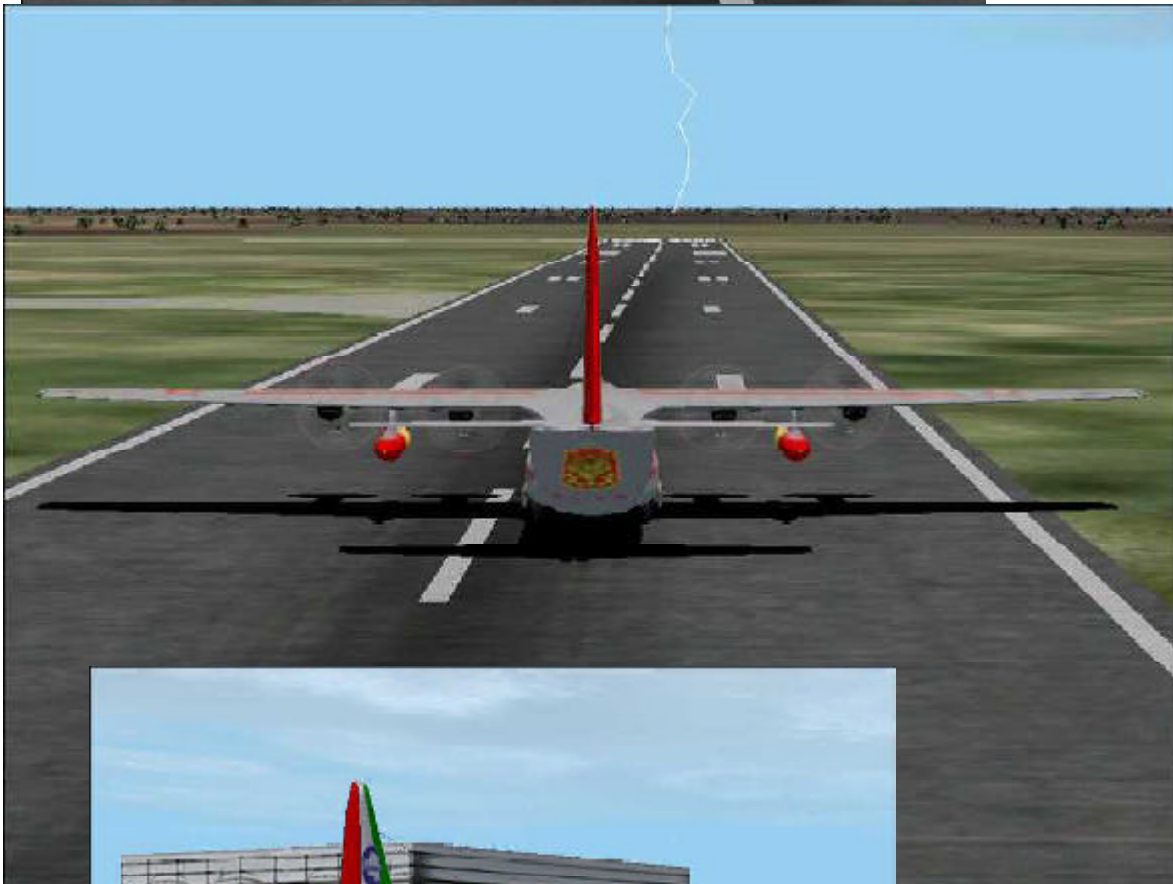
"quei temerari dei baffi volanti"



Un'ansa dello Zambesi verso la Rift Valley



Il furbo che ha pensato "quasi quasi li investo". Detto, fatto!



Il grande Zot si sfoga

Diamo aria agli appartamenti

REUNION - AEROPORTO GILLOT

3 febbraio 2004 - Reunion - aeroporto Gillot

Siamo già ambientati. Questa mattina godimenti in spiaggia, a pranzo un pollo “speciale” (mi chiedo, ma da queste parti mangiano solo polli?), chiacchiere da “fighi” in vacanza; insomma sarebbe un bel vivere se non fossimo in missione. Pensare che la prossima siamo a Mauritius “piccola”, anche se è un sasso che sa più di atollo che di isola; qui al calduccio, sarei un bugiardo se dicessi che non vedo l’ora di partire. Ma poi mi viene in mente che la missione è il compito vero; laggiù ci attendono... e con noi i pacchi dono che Dino ha organizzato. E ci tiene segreto il contenuto. Cosa mai avrà ficcato in quei contenitori? Bisogna arrivare per svelare il mistero. Intanto preparatevi pure voi un polletto allo zenzero (o zazei, come lo chiama Mirko, il cinese proprietario del ristorante di fronte a casa mia).

Poulet Gingembre - Polletto al Ginger, Zenzero in Italiano

Tempi: Ci vuole mezz’ora

Cottura: 45

Ingredienti per 6 persone

1 pollo da 1,5 kg

2 cipolle medie

8 spicchi d’aglio

1 grosso pezzo di zenzero

sale, pepe, olio, un mazzetto di timo

Tagliare il pollo in tre pezzi

Pelare lo zenzero e tagliarlo a sottili striscioline

Tritare le cipolle

Pelare l’aglio

in un tegame a calore moderato, aggiungete un po’ d’olio,

soffriggere il pollo a pezzi fino a quando è dorato

Aggiungere le cipolle e mescolare per un minuto

Aggiungere il resto delle spezie, eccetto lo zenzero, sale e pepe e

mescolare per 5 minuti

A questo punto aggiungere lo zenzero e lasciare cuocere fino a che il pollo

è cotto, se è necessario aggiungere un po’ d’acqua.

Si può servire con riso bollito (senza condimento) cosperso di prezzemolo tritato

I più attenti tra voi si domanderanno come fanno i nostri quattro ad essere a l’Ile de la Reunion, in pieno Oceano Indiano. Facile! a mezzogiorno eravamo già stufi di stare a Beira. Il pieno era fatto - quando ci vedono arrivare, le cisterne corrono intorno all’aereo per riempire i serbatoi. Ti credo, con quello che lasciamo in... già, in cosa? dollari? euro? conchiglie? carta di credito?... È “africa” con “direttore” che pensano a queste piccolezze. Io devo pensare al benessere dell’equipaggio (autoincensamento che fa sempre bene per l’autostima). Ritorniamo a bomba, anzi a bordo.



”Qui comincia l'avventura...”... i più anziani tra voi ricorderanno bene questo incipit. Beh, noi non avevamo la più pallida idea di cosa ci aspettasse. Alla vil nuvola ed al fracchia vento ormai siamo abituati, ma 'stavolta i due si sono accordati per bene. Alle 14 zero zero i motori cantano beati e ben nutriti da fresca benzina appena caricata. Sulla pista che interseca quella che impegniamo c'è il solito 'rompi', ma tutto va liscio. In alto un bel calduccio, un venticello giocoso che muove le nuvole. Poi aumenta e l'abbiamo in coda, sulla deriva (il timone). E si comincia a ballare. Siamo sul mare e pensiamo di abbassarci, ma il Madagascar è vicino e le conoscenze geografiche sono, come dire, nulle? Appena sopra terra diventiamo brasiliani durante il carnevale. Una leggera schiarita ci permette di vedere a terra... ed anche di scoprire che ci sono monti, e alti. Altro che abbassarci - ora il vento è un disastro. Renzo comunica continuamente variazioni di rotta, che non prendo in considerazione; è più grande la preoccupazione di stare orizzontali. Vediamo con piacere sparire la terra di sotto (è la prima volta che ci fa piacere - anche in Africa gli aeroporti bastanti al bestione sono tanti). Siamo fuori di molte miglia, ma si recupera facilmente. Peccato che il tempo si accanisca: ora c'è vento e nuvoloso ed a terra è segnalata nebbia. Becchiamo il Metar di Reunion (la strisciolina verde che ogni tanto vedete nelle foto e che in codice dà istruzioni ai naviganti) che con grande comprensione dice in poche righe “torna a casa Lassie”. Difficile a farsi, non c'è spago per tornare indietro, e sappiamo che dietro sta peggiorando.



Il MAO fa bella mostra di sé



Giocando con la nostra ombra

Così si decide di andare comunque all'atterraggio... su quella striscia che avete già visto in puntate precedenti. In qualche modo ci arriviamo con gli strumenti ed abbassiamo a livello del mare. Un buco, a tratti, nella nebbia si trova; piuttosto non si vede l'aeroporto. Di colpo lo vediamo a mancina, per dirla alla Svicolone, e letteralmente sbattiamo il C 130 in quella direzione. “DD” e “africa” fingono noncuranza mentre “direttore” ed io stiamo sudando per tenerlo dritto e portarlo sulla pista. Dalle foto rileverete che sulla pista arriviamo di sghimbescio, che a soli 30 metri da terra siamo del tutto fuori pista e che metà è già andata (poi il mare). Credo che allineiamo a dieci centimetri da terra, tocchia-

mo dolce a metà sull'erba, scarrozziamo di traverso fino ad altra erba e puntiamo sui freni con le turbine in contro rotazione... e ci fermiamo con ancora un avanzo di asfalto davanti. Grazie Looocked e grazie C 130, caro buon vecchio compagno di molte battaglie (che noi non abbiamo fatto). Renzo ed io cominciamo a credere a quello che affermano i Marines: volare a 3 metri da terra per buttare fuori il carico dal portellone posteriore. In effetti quando si atterra è più facile farlo stare sul cuscino d'aria che poggiarlo, da cui i classici lunghi che tanto ci piacciono. Torniamo fino alla bretella di rotazione a marcia indietro (spiegazione: mando le turbine in “reverse” al massimo e l'aereo si muove all'indietro

— non si deve fare, ma a mali estremi...). Rulliamo felici come ratti (direbbe un lombardo), mentre la nebbia di tanto in tanto copre la pista e parcheggiamo. Caspita che avventura, e mancano ancora i venti ed i freddi antartici. Adesso potete capire quale sollazzo sia il caldo ed il bagnetto per questi poveri lagunari stremati. Sbarcare e sbalzare è addestramento; 'sti tempi del picchionno. Nebbia nei paradisi tropicali, mica lo dicono le agenzie turistiche! Prima di saltare fino a Mauritius piccola, con una pista ancora più piccola, vogliamo le previsioni! Intanto papera colorata per far scena (c'è f...) e via in acqua. San Marco! ”quei temerari dei baffi volanti”



Il pallido Madagascar



A 50 miglia dall'aeroporto di Reunion la visibilità é pressoché nulla

Le fasi dell'atterraggio nella nebbia



Al parcheggio sani e salvi

SOSTA “FORZATA” A REUNION

4 febbraio 2004 - Reunion - aeroporto Gillot

Siamo ancora qua. Voglia di partire saltaci addosso. In realtà il mezzo necessitava almeno di un controlino, compreso il carico, un po' sballottato dal samba dei cieli e dalla botta in terra. Ci dicono che è OK - all right. Anche le gomme (da erba) integre. Nessun danno derivato dalla fumata di freni tipo formula 1. Il clima tra noi migliora ancora e ci prepariamo alla notte dei racconti. Dino approfitta per dipingere tutte le bandiere sulla fusoliera. Lascia fuori solo Australia ed Antartide. Quelle vuole farle sul posto; poi cambia idea e dice a -40 °C non è il caso. A Perth finirà di sfogarsi con il pennello. Arriva una notizia da casa, dispaccio raccolto dal Pierangelo che traffica night and day (qua si parla inglese e francese) con la radio per spedire notizie e dirigere i lavori sul sito. Proviene dal Generale Arnaldo Cappellini che dice «Venuto a conoscenza, purtroppo in ritardo, della Vostra trasvolata, fiero di poter rappresentare in qualche modo i miei ed i vostri colori di Lagunari, Vi invio il mio incitamento a tener duro e a portar a termine l'impresa. All'arrivo in Antartide vogliate estendere i miei saluti ed auguri ai M.lli Alessandro e Leone. Un vigoroso San Marco a tutti Voi». Ragazzi che emozione. E via festa grande. A nome dell'equipaggio ringrazio sentitamente per l'incoraggiamento. Come sempre i colori dei Lagunari saranno degnamente rappresentati. E poi che lezione di spirito di corpo daremo anche ai sigg. Americani. Peccato non avere indicazioni precise della base italiana. Ormai siamo disposti a tutto per arrivare dritti in baracca, con tutto l'aereo. SAN MARCO!

”leoni in moleca”

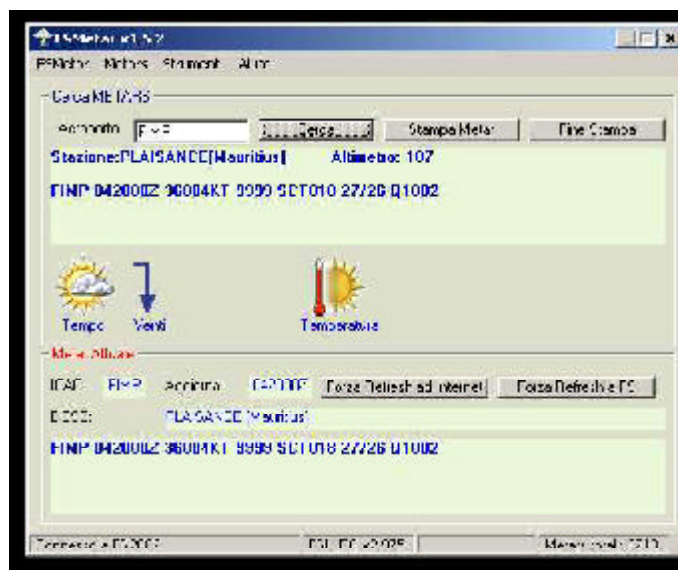
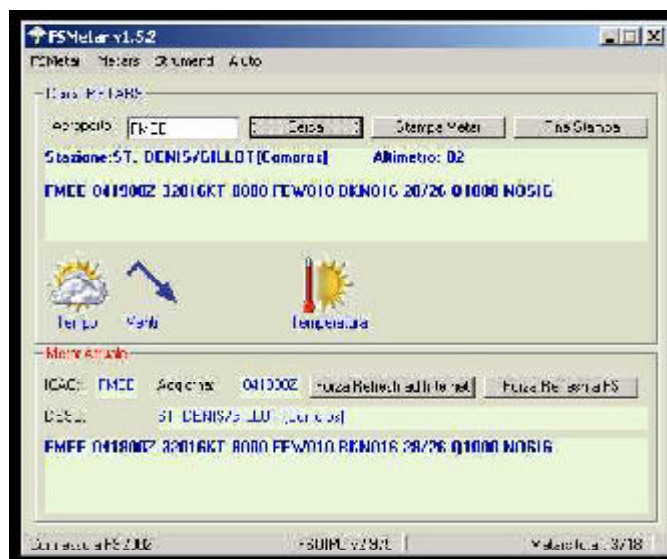
5 febbraio 2004 - Reunion - aeroporto Gillot

Inovinate dove siamo? Ma a Reunion amici miei. Siamo ancora qua. Il pilota “lagunare” ha avuto un'improvvisa crisi di... denti e le cure hanno richiesto una giornata in più di sosta. Lo “stregone” locale lo ha sistemato con qualche pozione ed un'otturazione ad un dente “insospettabile”. Quindi ancora 'leoni in moleca' per una giornata. Sapete che l'aeroporto si chiama Gillot perché usa un nomignolo, un nick si dice oggi, di Roland Garros. Immagino che tutti voi pensate al suddetto “Gillot” come ad un grande tennista, cui è dedicato il campo principale su cui si gioca l'internazionale a Parigi. Esatto, ma noi aviatori, militari in particolare, lo ricordiamo come colui che ha inventato il primo sistema per sparare attraverso il cerchio dell'elica, durante la prima guerra mondiale. Al nostro ometto era venuto in mente di applicare un deflettore metallico alle pale, cosicché i colpi “sbagliati” non la rompevano. Il sistema non era perfetto (fu il costruttore Fokker a metterlo a punto), ma funzionava. Il nostro fu abbattuto due volte e fatto prigioniero. Fuggì ogni volta finché la terza volta che fu colpito non ebbe scampo. Morte di un eroe, e di un inventore. Prossima tappa una isola semi invisibile delle Mauritius - Rodrigues, aeroporto Plain Corail. Preparatevi al racconto di un altro atterraggio fortunoso. E lo sarà anche il decollo, pista molto corta ed è difficile “fare” velocità sufficiente. Andremo per prove ed errori. I freni sono buoni - usiamoli. SAN MARCO!

”leoni in moleca”



A queste due piccole “puntate” voglio aggiungere una breve spiegazione di cosa succede quando voliamo. Uno dei nostri incubi è il vento. Non siamo mai incappati in uragani, ma il bestione offre un fianco molto ampio a venti che, guarda caso, soffiano sempre da quella parte. Questo ci porta fuori rotta ed a volte ci fa ballare come piume. Come facciamo a volare con il tempo atmosferico reale? Semplice: ci colleghiamo con le stazioni metereologiche che incontriamo sulla rotta ed il computer le “esegue” durante il volo. Aggiornamento sulle stazioni ogni 5 minuti ed “esecuzione” in volo ogni 5 secondi. In questo modo corriamo tutti i pericoli di un volo vero. Le foto allegate vi danno la scheda raccolta presso le stazioni metereologiche (aeroporti e non) e la scritta rossa in alto nella visione posto di pilotaggio è la “traduzione” per noi poveri ignoranti di codici complicati. Alla scritta wind il primo numero è riferito alla direzione, secondo i 360° della bussola; il secondo è la forza del vento in nodi (1 nodo = 1,859 km). Le schermate sono di Gillot e di Plain Corail (Rodrigues - Mauritius). Sono prese nello stesso tempo per controllare la situazione di partenza ed arrivo.



RODRIGUES NELLE MAURITIUS

Aeroporto Plain Corail - L'Australia si avvicina - Riusciranno i nostri eroi...

6 febbraio 2004 - Rodrigues nelle Mauritius - aeroporto Plain Corail

Ci siamo riusciti. Volo breve, con poche note ed atterraggio in "soli" due tentativi. Parcheggio sull'erba presso la pompa di benzina. Sembra una scampagnata. Alle 9.40 accendiamo, pochi controlli, compresa temperatura a +34° C, e via verso le favolose Mauritius. La più nota e grande la guardiamo dal finestrino. In quota, 6500 piedi abbiamo ancora +24° C. Nubi sparse, vento accettabile. Passiamo un ulteriore fuso orario e siamo a +4 UTC (o GMT). Significa 3 ore più che in Italia. Arriviamo storti, come d'uso, ma la manovra uso "ippodromo" ci riporta allineati come non mai. A terra e tutti i freni più l'inversione delle turbine. Finiamo oltre pista, sull'erba. Giriamo ed andiamo alla pompa. Fine per oggi. Faremo un bel bagno con caldo a +34° C e cercheremo di caricare aria calda dal portellone. Tra non molto ci tornerà utile. Domani faremo il salto in Australia. I conti sono stati fatti e rifatti; siamo fiduciosi. Passeremo 4 fusi orari e caleremo ancora a Sud. Contiamo di partire verso le quattro del pomeriggio ed arrivare a Perth tra le 10 e mezzogiorno. Dipende dalla velocità che riusciremo a tenere ed il tempo di atterraggio (che



rubacchia sempre più di mezz'ora - a noi ovviamente, non ai piloti di linea). Sempre nel nome di San Marco! "lagunari in viaggio"

ALT 6500 FPM ... Temp 19.7 ... 137.6 NDB ... WIND 010 / 10



In alto: sulla fusoliera lo splendido lavoro di DD.

Al centro: Mauritius, un paradiso tropicale.

A destra: in prossimità della pista.