

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

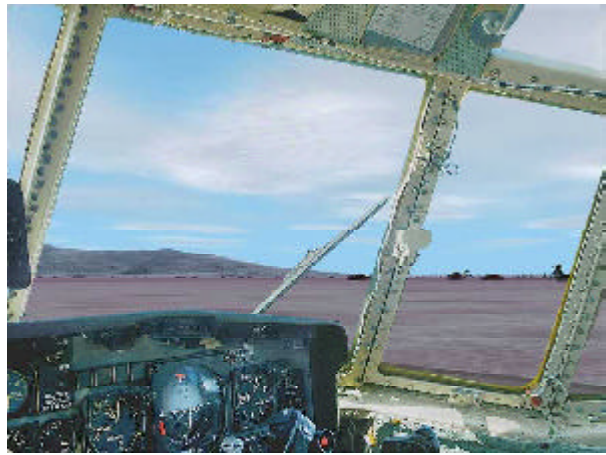
Ebbene sì. Siamo tutti qui a Rivolto. A ridere come pazzi sulle avventure di una giornata ‘curiosa’. Renzo ed io siamo stati scacciati da Pisa con poca gentilezza. Pierangelo è ancora paonazzo di punch che valligiani gli hanno rifilato. Ma cerchiamo di andare con ordine. Cominciamo da Pisa. Mattina presto 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

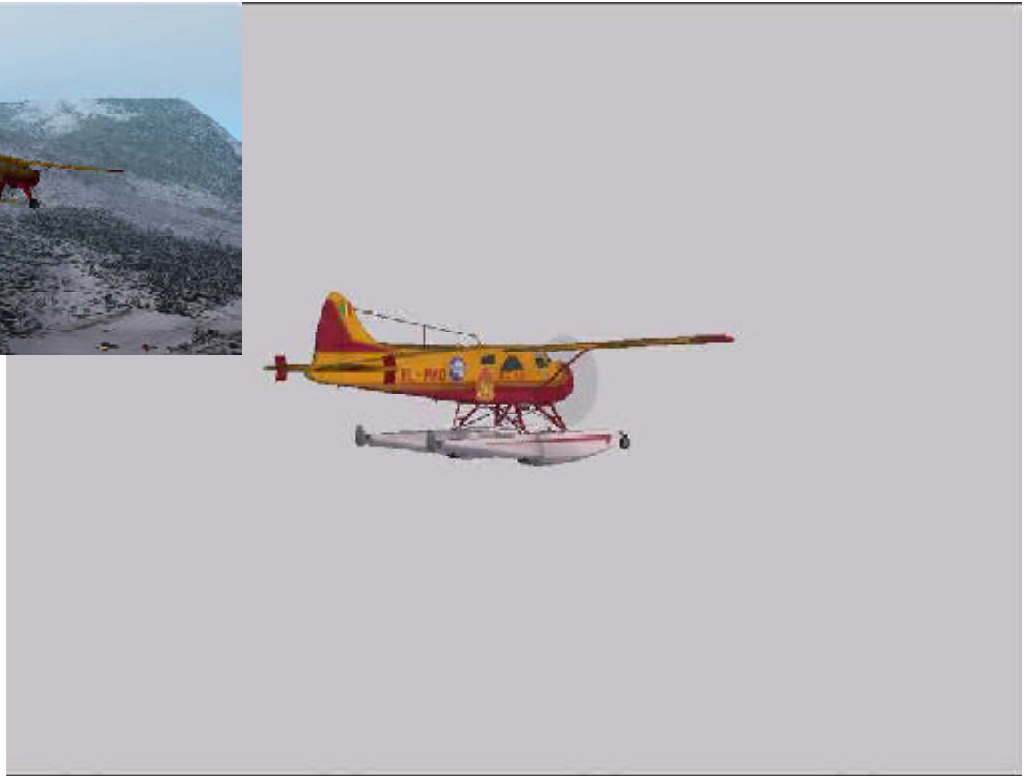


Il vano di carico aperto



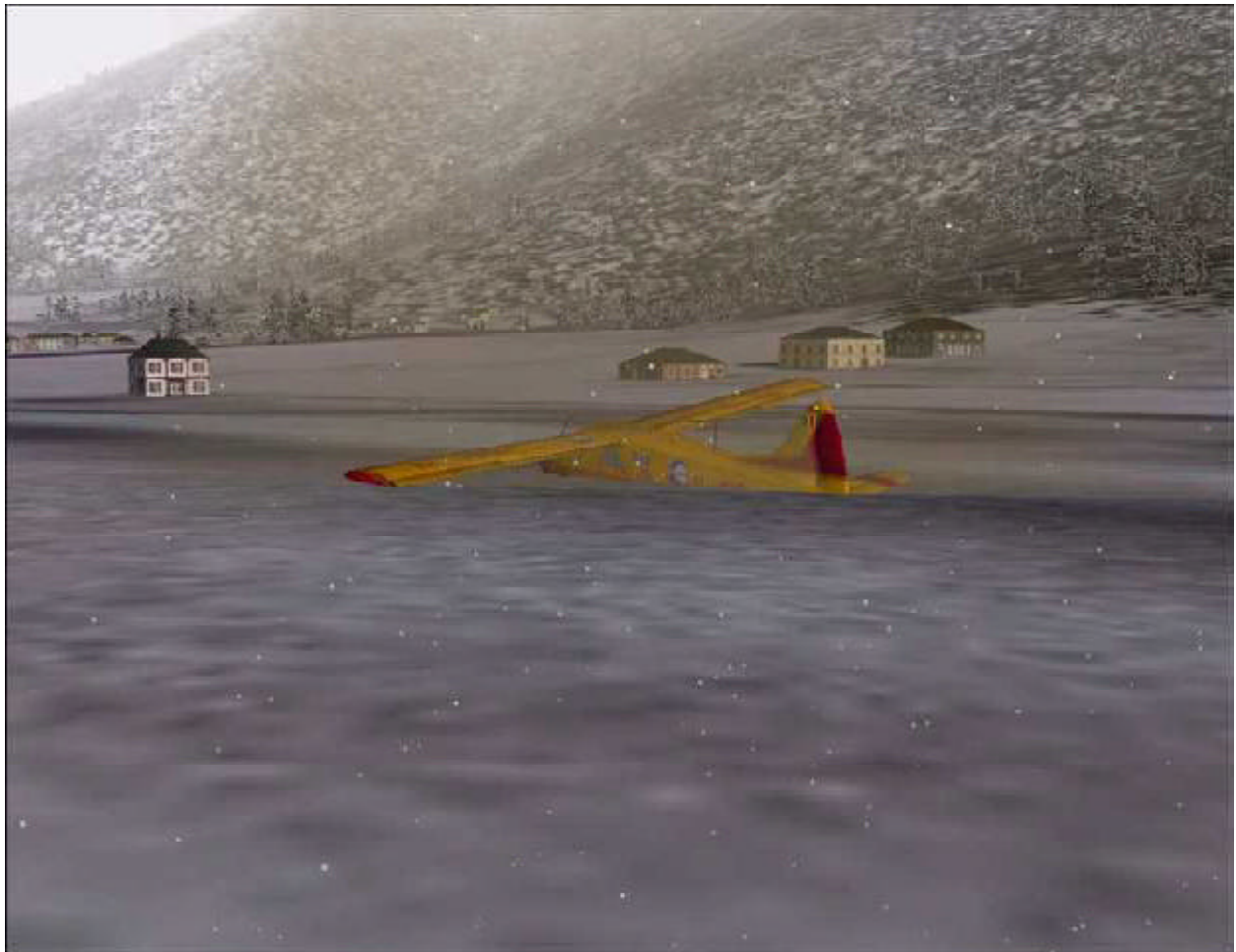
Il C130H Lagunarizzato





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 gavaro' 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)

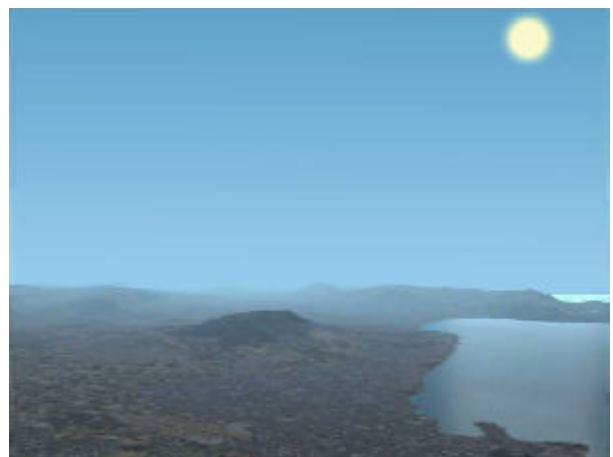
Abbiamo goduto del nostro primo pasto maltese. Non so cosa fosse, ma era buono. Una voce in sordina mi sta urlando di rimando «Altroché ch'el gera bon, difati ve eo se tuti copà de gusto, ma cossà pensé che ve daga da magnar scoasse?» Dovrebbe essere il Navigatore/ cogo part time

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!

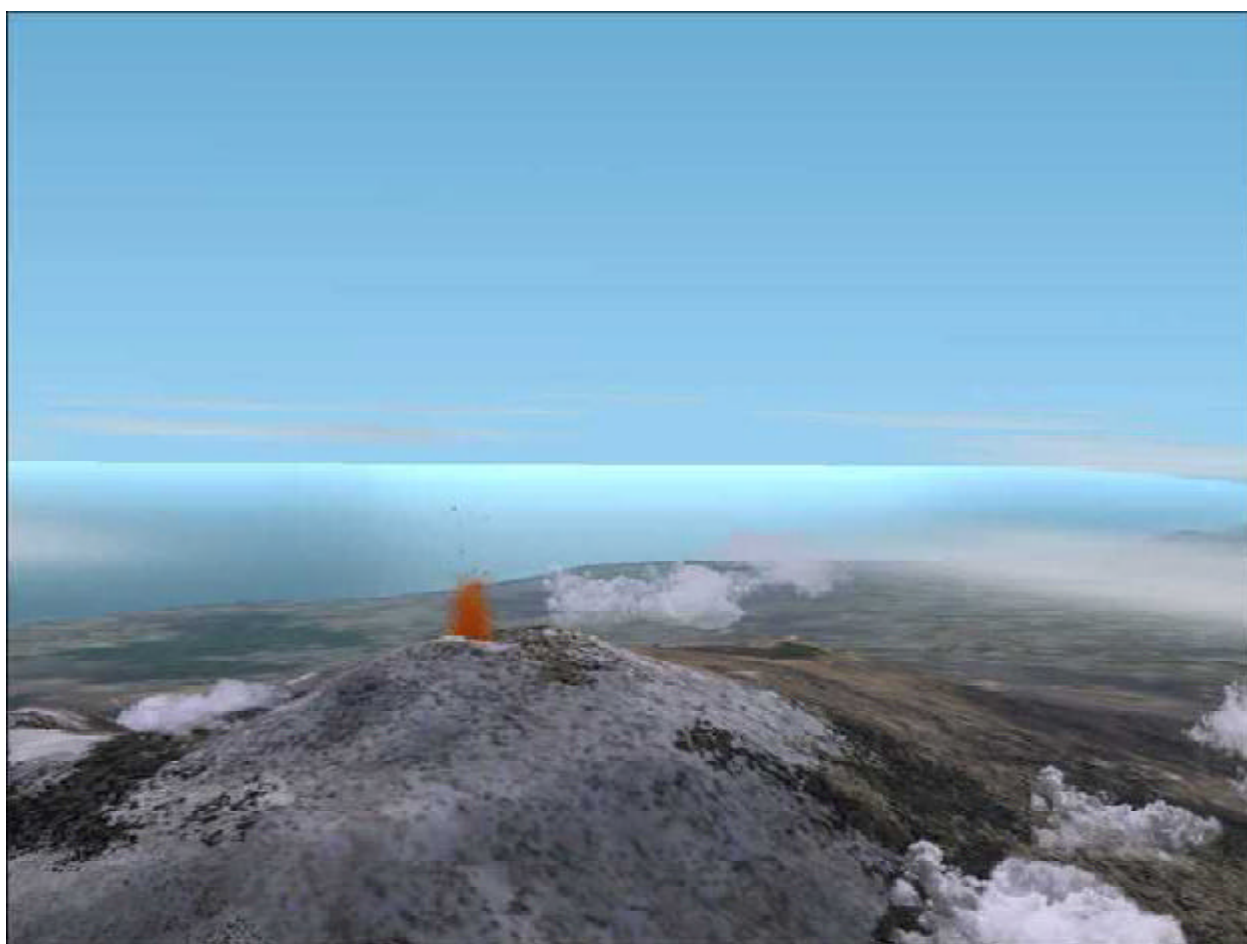
"i baffi in volo"



Il Lago di Campotosto.



Il golfo di Napoli con il Vesuvio

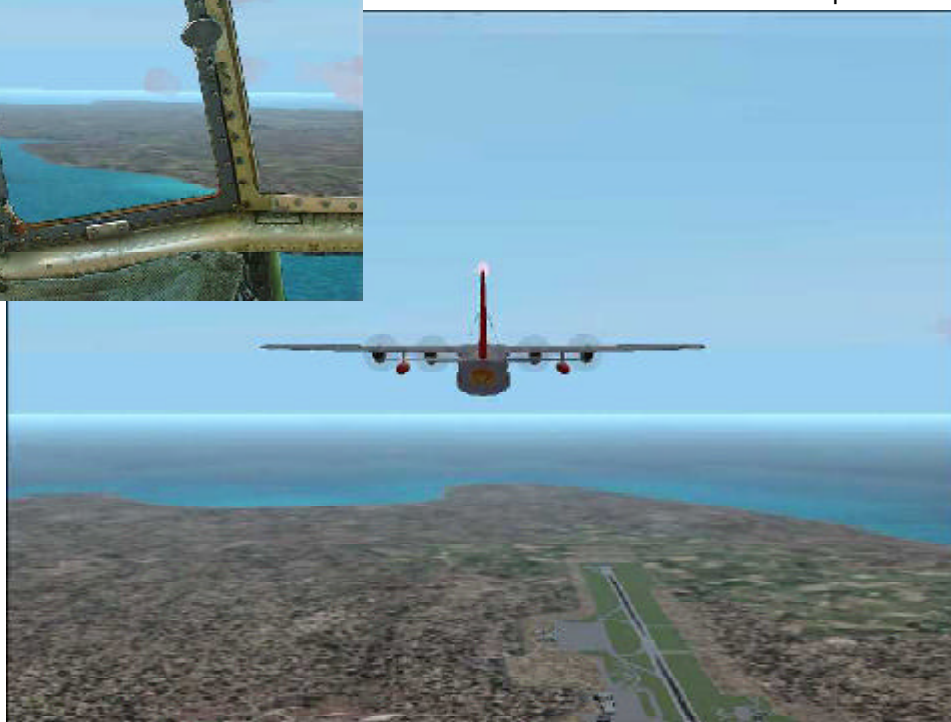


L'Etna ci saluta con uno spruzzo di lava incandescente



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. Sono 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"



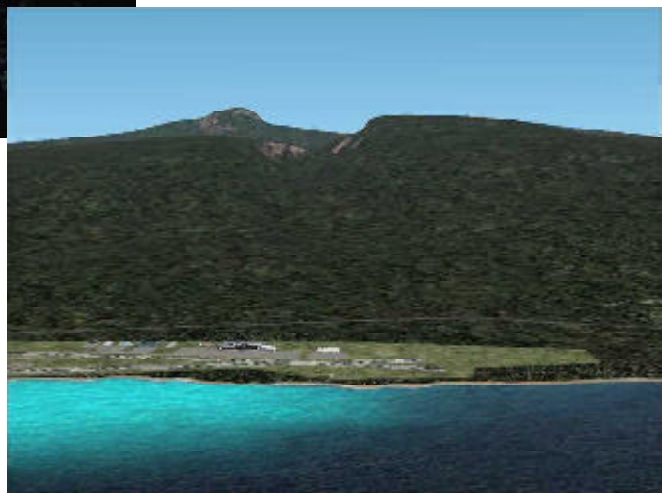
... mi tengo sul deserto, con il sole che tramonta sulla destra e poi in coda. Il silenzio è assoluto ed invita a pensare. I nostri Lagunari sono ora in un deserto pericoloso come questo una volta, forse più pericoloso perché il nemico non si guarda in faccia...



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.

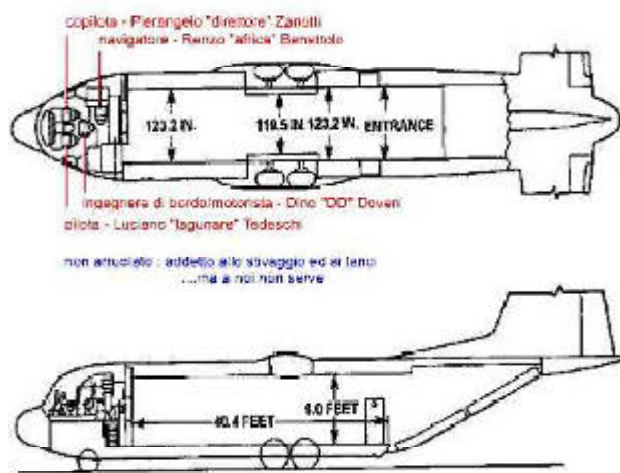
...

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.

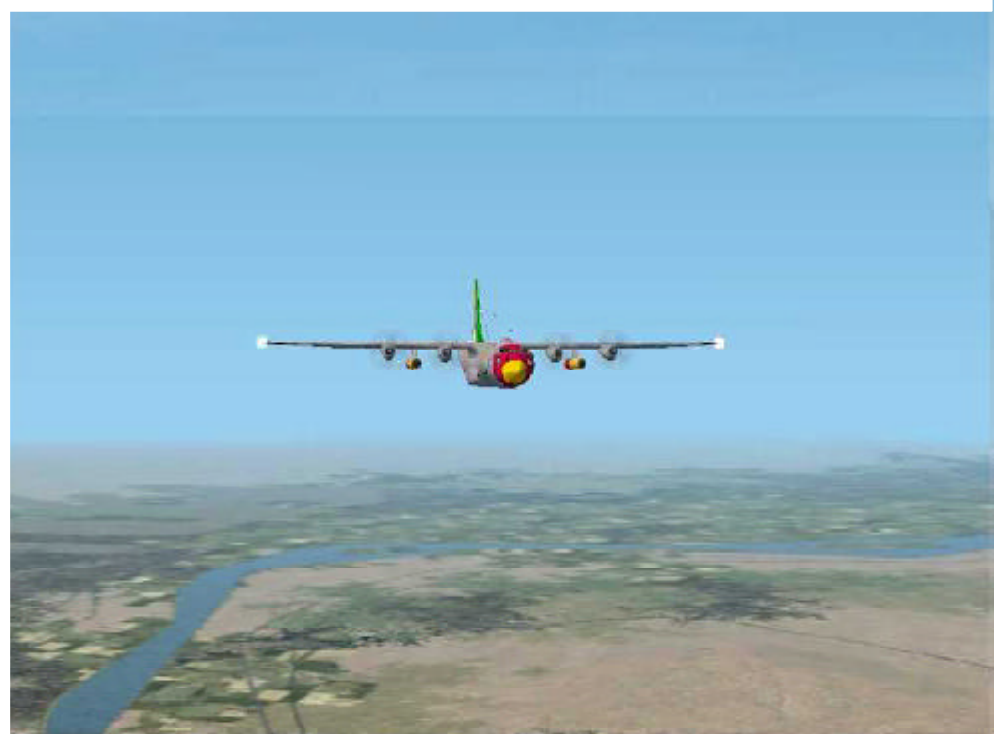
tenere sul fuoco basso per due o tre minuti. Unire l'acqua, il vino, wot mistura e la paprika.

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"

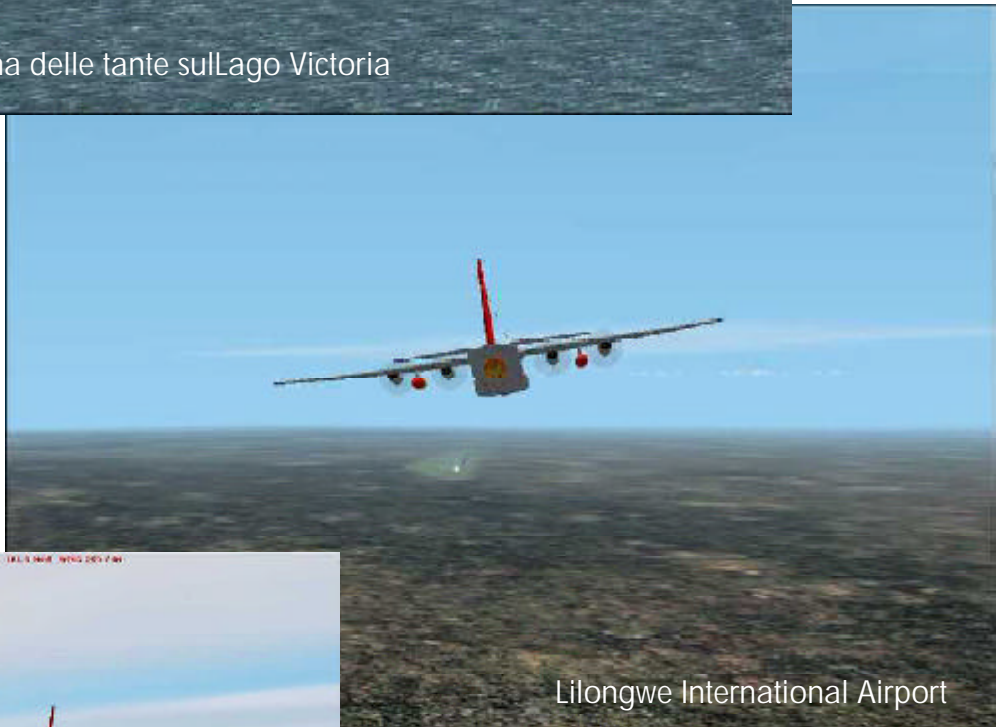
Ci eravamo lasciati ieri ad Addis Ababa. La storia continua. Viaggiare nel buio può anche essere piacevole. Stelle, un silenzio "speciale" e varie piccole godibili differenze dal rumore quotidiano che ti riconciliano con il mondo. Carichi di carburante stacciamo per Entebbe, volo abbastanza breve. Tutto 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 gippone 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 sparanzato 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'. Volo 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.



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”



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”

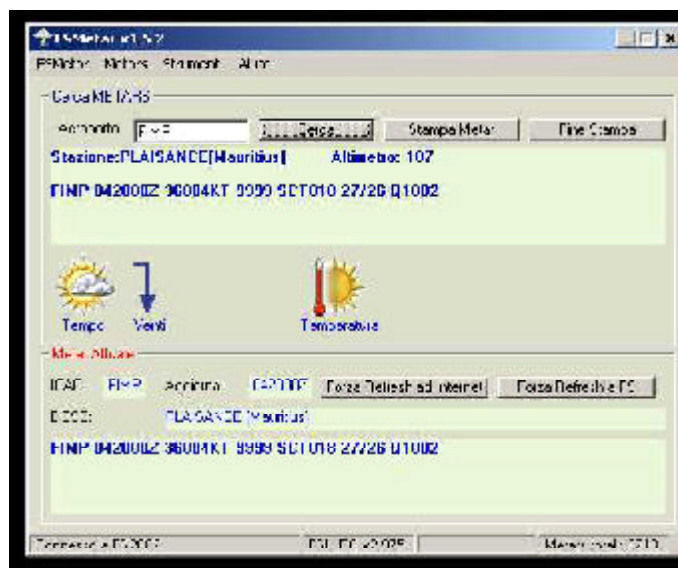
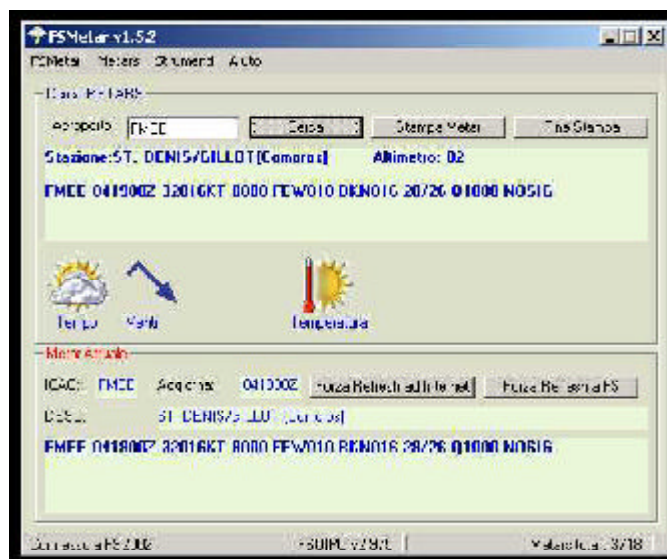
5 febbraio 2004 - Reunion - aeroporto Gillot

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. Fuggi 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 FT - 1977 - 137.5 N 101 W 180 130 / 130



In alto: sulla fusoliera lo splendido lavoro di DD.

Al centro: Mauritius, un paradiso tropicale.

A destra: in prossimità della pista.



Perfettamente allineati alla pista



Un atterraggio da manuale



Niente scherzi!
Dove sono le chiavi del tappo della benzina?

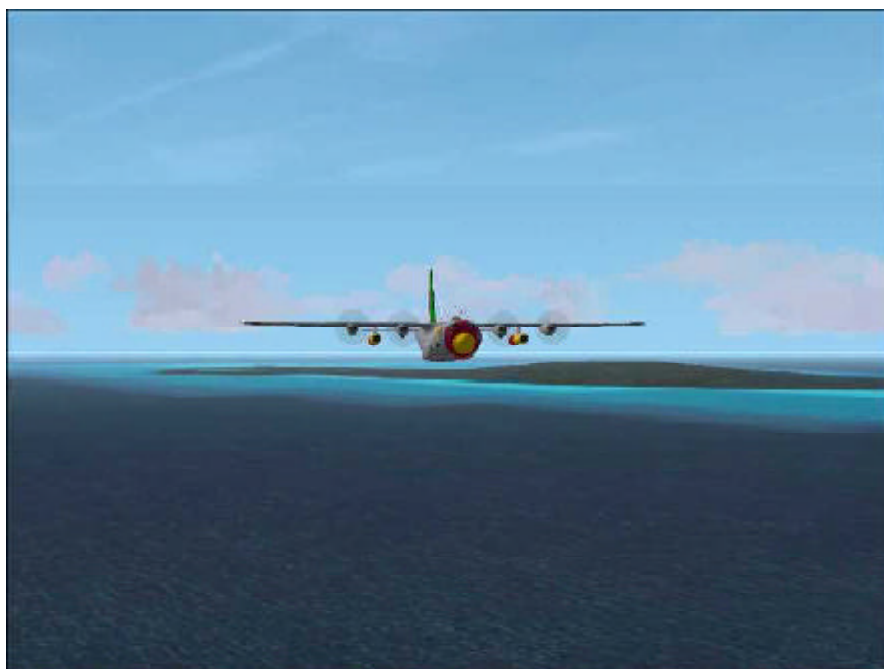
IL GRANDE SALTO É RIUSCITO: L'AUSTRALIA

8 febbraio 2004 - Perth in Australia

Ci siamo!. Siamo scesi a baciare al terra come fanno gli atleti passato il traguardo. Notte di confusione l'ultima trascorsa. Come da programma alle 16 (del 7 febbraio in quel di Rodrigues) accendiamo; un quarto d'ora dopo siamo in aria. Tempo previsto di viaggio attorno alle 11-12 ore, a cui vanno sommate 4 ore di cambio fuso orario. Totali 16 per essere a Perth alle 8 del mattino, con buona luce per le manovre. Tempo reale di volo 10.20 h; fusi orari 3 (evidentemente l'Australia ha l'ora interna a +4, ma al sole importa poco). Arrivo all'alba - si vede ed è bello. Per fortuna siamo arrivati presto, Calcoli su, calcoli giù, con la benzina rimasta si può riempire un accendino. Forse sprechi nel salire o in manovra. Saliamo fino a 10500, con forte vento; temperatura ancora tropicale +14° C. Tempo +1.25h. Stabilizziamo, Renzo fissa la rotta, pilota automatico (quasi automatico) ed abbiamo tempo per noi. Dino ha preparato un mini festino con roba di casa e ci mettiamo a chiacchiere. A 3+30h ci sono le stelle ed un freddo cane -18° C. Dal Metar scopriamo che siamo prossimi alle Cocos Islands (mai sentite nominare prima). Cala il buio e cresce al voglia di parlare. Comincia Dino che svela:

«La visita in Africa nera mi aveva messo un po' sul chi va la; dopo la visita alla sontuosa magione del Renzo e l'ambientamento incruento, sono con l'animo più sereno. Vi confido che per me l'Africa era ancora Congo-Mau Mau (Renzo forse sa chi erano); grande probabilità di farsi bucare la pellaccia in qualche agguato degli anti-bianchi. I Film in bianco e nero che andavo a vedere quand'ero ragazzino e che trattavano del passaggio del Congo Belga a Stato autonomo, e che mettevano in risalto le carneficine perpetrate da questi Mau-Mau, una congrega di rivoluzionari neri organizzati dai soliti, nei confronti dei bianchi sempre nelle vesti di biechi colonialisti, avevano fissato in me, la convinzione che tale atmosfera di caccia al bianco non fosse poi, del tutto scomparsa. Quindi animo in agitazione, allarme arancio, e occhio al Malawiano che ti incrocia per strada. Infatti, memore che il Renzo mi aveva raccontato di una sparatoria avvenuta parecchi anni addietro presso un cantiere da lui diretto, per difendere la ghirba dai neri che volevano appendere come trofeo la sua pelle alla parete della capanna (questa la hai sentita anche Tu Luciano, a Cortellazzo), risoltasi con successo e per una certa abilità nel maneggio di una Smith & Wesson 357 Magnum, gli chiedo se non sia il caso di rispolverare tale attrezzo che tanta sicurezza arreca allo sprovveduto viandante di africani sentieri e tanto per non sapere leggere e ne scrivere, ostentarlo infilato in una bella fondina ben evidente al fianco destro di noialtri bianchi succu-

lenti e tenerelli. Il Renzo ride di tale richiesta, assicura che son tempi già persi nell'oblio delle Africane cose, ma il sottoscritto sempre andando con la mente alle sane ed attuali abitudini ruandesi, insistentemente chiede di circolare almeno con un "machete", così, tanto per sbucciare le mele, chiedo scusa, le banane».



Arrivederci Rodrigues

Intanto la notte si fa fonda e Dino ha la vena poetica.

«Durante il volo notturno, vengono fuori, guardando le stelle mai viste così limpide e brillanti, fantasie e ricordi che affiorano da archivi mentali ormai in disuso da tempo. Ed ecco la notte con il suo mistero nero di cose che avvengono, lo stesso, senza che le vedi. Una miriade di avvenimenti si stanno compiendo e non li puoi percepire perché invisibili. La notte ti avvolge e crea l'atmosfera per racconti strani che sentisti a tua volta raccontare dal vecchio di turno, le paure del buio che da piccini ci metteva in agitazione, ma che tutto sommato, da adulti, ci prende ancora». Il buio che se non ci sono le strumentazioni di bordo, potrebbe indurti anche a pensare che il duro suolo è a cinque metri dalla pancia del velivolo ma non lo vedi. Il buio che alimenta le storie ed i miti che il tuo cervello ha relegato in cellette chiuse, ormai da decine d'anni; le leggende che ci raccontavamo a casa dell'amico armatore di pescherecci, (lui era un esperto perché il suo babbo e prima il nonno, vecchi pescatori clodiensi (chioggiotti), che piratescamente avevano corso l'alto Adriatico in tutti i suoi versi, che avevano recuperato la pagnotta, andando come "pescaori de sfroso" (pescatori di frodo), a rubare le anguille vive nelle "vale" (valli da pesca) a confine del "Cason dei sette morti".

«Insoma... e la gera na note ch'el sirocco a te caveva via l'inserada (la cerata) dal corpo; 'na piova che Dio la mandeva a scravassi che i pareva mastele de aqua tirae dai anzoli sconti dadrio i nuli incatramai (nuvole scure come il catrame), càregghi del maltempo e neri come el pecà, che anca co' do, tre metri de aqua sotto la proa, ghe gera na onda alta e longa che de traverso l'avaria podesto farte rovesare in banda. A bordo del batelo, un bragoseto vecio, butao in aqua (varato) quando Garibaldi a gera vegnuo a Ciòsa, fato par da drento i murassi, i gera in oto, quatro veci pescaori col muso tagià dal salso, tre soveni pieni de muscoi grossi cossi e coi cavei impomatai che i penseva solo a ficare e inultima un fieto de oto-nove ani che feva el mosso. A un serto momento i refoli (le raffiche), i se fa cossi fissi che el "paron" (il capobarca) a dise che se megio tacarse a un cason poco distante, che bagnarse el culo in meso ale cape. I rive al cason, bandonà e soletto in meso a un lago grandò confinà de barene e cane, i impisse un fuogo nel foghero de pier e i fa la bronsa per rostire do tre bisati (anguille) che se gera perse in te le so rè (rete), prima che el marubio sciopèsse. El bisato, come i sa tuti a Ciòsa, a va rostio pregando el Santo Rosario, parchè i podarà èssar stai pescaori de sfroso ma sempre la Santa Vergine Madona che ghe xe la staueta de egno in Ciesa de Sant'Andrea, lori, i gera devoti. E dopo ogni mistero e Ave Maria dita, el pì vecio de esperiense de gambusa, gireva el bisato in te la gradela cossi el se cusineva a lento, per ben, sgiossando tuto l'onto sora el fuogo che sfriseva e a veniva tanto pì bon che si no ti fevi de fuga. In tel mèso dela recita del Santo Rosario, i sente 'na bota de 'na proa su per el palo de la bricoleta del pontile fuora del cason e i capisse che sa tacà na batela. Nissun vuole 'ndare a vèdare chi xe che xe rivào ma i sente i passi de 'sto qua che camine su le tole e su per la scaleta.

Chi sarà in te 'sta note da ladri, che voghe (voga) a la valesana in silensio tirando drento e fuora del l'acqua, i remi che gnanca no se sente! Un cassador che sa perso? O pèso, un Guardia pesca? O tragedia, 'na Signora Guardia de la Finansa de la caserma de San Domenico? Impaurii, i vede entrar apena sciaro da la luxe de le bronse, uno vestio da marinerò, bianco palido co fa un morto negà, i pani colore de blu scuro, coi botoni de oro e la màgia a righe che se useva sule tartane che andeva a caregare in Istria e Dalmassia; a xe tuto bagnao come se a fusse a pena vegnuo su dal'acqua e impirae ne le scarsele el gà alegghe e scorsi de capelonghe ormai morte. Co' na vose che se sente solo in ciesa, rimbalsar tra le colonne de marmo e le cane de l'organo, el fa: "me deo da magnar anca a mi un toco de bisato. che ho 'na fame che me sbuse le buele? Xe tanto tempo che non magno!" I quatro veci che ghe nà viste nei ani, de tute le rason, i dise: "se anca che i altri i dise de si, podemo darte un tochetto". Ma i soveni spavaldi e pieni de fame e che el mondo fuora da Ciosa i conoseva poco, i risponde: "el bisato xe piccolo e non ghe la femo a magnar gnanca nualtri. No te demo gnente". El capobarca che a teme qualcosa, a ghe dise invesse: "torna quando avemo finio de recitare el Santo Rosario e el bisato xe rostio e po' vedemo se se puole cavarghene un fià par ti". El marinerò el va fuora sotto un velasso vecio che a feva da tenda e a spete. Quando el Santo Rosario xe finio e el bisato coto, i se mete a magnarlo compagnandolo con fetasse de polenta sa fata e portà via da casa e fando finta de desmentegarse del marinerò ma 'sto qua a vien ancora drento e el domande "me ne deo un toco". I veci pescaori tase, el capobarca a pare ciapao

a caregarse de tabaco moro la pipa de teracota, i soveni ingordi i se passa un fiascon de vin Verona rosso come el sangue del Signor che xe sul Crocefisso in Ciesa de San Domenico, nessun dise gnente e el marinero no parle gnanca elo e a va fuera soto el velasso tirao e senza dire un moto.

Co i ga finio de magnare i rute e i scorese el so giusto, i pisse intrameso i busi dei pagioi veci che feva da pavimento del cason, i se involtole coi tabari che intanto i se gera sugai e i se mete a dormire. Solo el fio che fa el mosso a stà svegio per tèndare el fuoco. A

xe drio darghe na raviada ale bronse che vien drento ancora el marinero el ghe dise “me gavè lasà senza magnare malnai! Adesso ghe penso mi a ingrassarve”. “Fermo!” ghe dise el mosso. “Fermo! Mi te gò tegnuo in parte la mia parte; se ti vuoi magnare de questa, la xe toa”. El marinero magne quello ch’el fio ga dao, lo varde nei oci e a ghe dise, “doman de matina co fa seren e sbroche la borasca, non ciapare timore, speta! Ti vedrà che i vien a torte”. El fio non capisse ‘ste parole, a se cuce e poco dopo a ronchise come i altri, anca elo. La storia qua se fa poco inserta: chi dixè qua, chi dixè la, ma el fato xe che el



zorno dopo, in t’el fare de la note col sercio roso del sole che se cuce dadrio el palù de Cona, quei che gera ‘ndai in cerca dei pescaori de sfroso che no se gera visti tornai in riva, i ga trovao solo el fio che feva el mosso, sentao in te la proa del bragoseto coi pie a picolon sul’acqua, che a bateva i denti da la paura e dal fredo, tuto bagnao, ma de suore, ch’ a ripeteva senza pì fermarse: “no i se svege pì. no i se svege pì. no i se svege pì.” Da chel tempo de fati intorbai, e de prodigi misteriosi, la “vale” se ciame “la vale del Cason de i sete Morti”. Del fio che feva el mosso, i dixeva che a xe ‘ndao a fare el marinero imbarcao come cuogo in te’i bastimenti che va anca i Giapone, i sete magnaori i dorme nel cimitero de Pelestrina, i dotori che li a verti i a dito che i aveva i polmoni pieni de aqua, chissà.....ma valtri ricordeve: se xe na note de marubio che la “dosana” (corrente di marea impetuosa), gire la batela come un scorso de nosa in te un mulinelo e el Sirocco spense la pupa (poppa dell’imbarcazione) e ve porte davanti na vale e ve se borda un batelo co un marienro vestio de blu coi botoni de oro, se el ve dimanda, deghe sempre da magnare!”» (la traduzione in lingua italiana del racconto è pubblicata a pagina 98).

E la notte scorre via lenta, il ronzio del motore, che non sentivamo più, di nuovo ci assale tutto di colpo, le bocche del Renzo e del Pierangelo ritornano chiuse, ci guardiamo dietro le spalle negli anfratti bui della fusoliera; chi si gratta la testa, chi il naso sospirando, il Luciano si prenota un caffè alla Lagunare e via verso Est che il sole dovrebbe irradiare tra momenti portando via le ombre notturne colme di misteri inconsulti. Dopo la storia di Dino altre la testa e il naso ci si toccava anche qualcosa di più concreto. Scuro, pioggia, vento, morti... tocca ferro! Quanto al sole che doveva irradiare, beh, si faceva attendere. Ma non le previsioni meteorologiche che arrivavano da Perth: nebbia con visibilità quasi zero. Comunque mancavano ancora più di quattro ore all’arrivo. Il caffè ci teneva svegli, con un occhio di riguardo al livello carburante. Perché, ha ragione il Dino a dire che il rumore del motore quasi non si sentiva più, ma io preferivo un bel rombo possente. Invece faceva il gattone che si fa coccolare. Pierangelo scriveva, scriveva, scriveva... dura la vita di un “direttore”. Chissà quanti articoli arrivano al sito e lui non ha tempo per sistemarli. Ho bisogno di parlare e ascoltare ...faccio due chiacchiere con Renzo il Navigatore che mi fà partecipe dei suoi ricordi.

«...quando arrivammo a Caserta i Lagunari del corso precedente, sbracati come si conviene a dei nonni d.o.c. con il basco sulle ventitré come ai tempi dei Marò ci accolsero con un più che significativo “Microbi dovete morire!!! Che voleva dire tutto, e lo capimmo nei cinque mesi seguenti. Ai nostri tempi “la nostra gerarchia interna Lagunare” si divideva in tre categorie “microbi, baffi, e nonni. Si aspettava con ansia di finire la scuola e di andare finalmente al Reggimento, così che Caserta fosse solo un ricordo. Ciò alla fine avvenne, e con altri colleghi del mio corso fui assegnato al Btg. Piave. A Mestre faceva un caldo bestiale, era Agosto e noi nuovi sergenti AUC, si aveva appena fatto il tanto atteso salto di qualità si era finalmente diventati ufficialmente Baffi. Ci dimenticavamo però che davanti a noi, anche al Piave, vi era sempre quel gruppo ex allievi di Caserta del corso precedente al nostro, quelli del

basco alla Marò, e la memoria non tardò a farci riflettere di colpo, che loro erano sempre lì, sempre davanti a noi, sempre presenti. Noi nuovi Baffi eravamo fuori servizio, andammo nella nostra camerata al secondo piano per una autorizzata pennichella pomeridiana, sbracati nelle brande ci si addormentò immediatamente, ma il risveglio non tardò molto, a farci rinsavire di colpo. Credevo di essere dentro un sommergibile ed affondare, da dove veniva tutta quell'acqua non riuscivo a capirlo, tanta tantissima acqua da tutte le parti, quando sgranando gli occhi scorsi, nell'immagine distorta dal getto che mi arrivava addosso, i visi sghignazzanti delle figure con il basco alla Marò che, mentre si sbellicavano dalle risa, ci inondavano con gli idranti del corridoio, erano i nostri nonni ci stavano dando il benvenuto alla Piave con un rinfrescante gavettone di tipo imperiale. Ci si mise tutti a ridere, alternative infatti non ce ne erano, quindi molto sportivamente sbattemmo fuori i materassi fradici d'acqua ad asciugare al sole e per un paio di giorni dormimmo per terra tanto per irrobustirci le ossa...» Siamo di nuovo al posto di lavoro, sguardo agli strumenti. la temperatura è più ragionevole -2° C; resta la curiosità di quel picco in basso. Renzo comincia ad avere da fare; il vento sposta e la Terra sotto a noi gira per conto suo. In lunghe ore le misure sulla carta geografica sballano. Ci mette in rotta e cominciamo a scendere quando mancano ancora 600 miglia nautiche dall'arrivo. Non voglio avere problemi di quota da "spendere" all'arrivo; con il mare sotto non ci sono pericoli di incontri sbagliati. Le rosse luci spia ci dicono che i serbatoi subalari sono tristemente vuoti. A Circa 60 miglia ci resta circa il 20% del serbatoio principale. Siamo in una luce rosa, senza nubi; non so se porta bene o male, ma quei toni rossi non sono riposanti - bellissimi da fotografare per voi sì. Per primi vediamo i grattacieli di Perth, subito dopo le luci dell'aeroporto. Rispetto quelli visti è immenso. Scegliamo senza tante storie la pista che ci troviamo in prua. Solita ciabattata sul suolo e via per una lunga frenata su quel nastro lunghissimo. Siamo fermi e non ho la più pallida idea di dove. Alla fine trovo la via per una piazzola di sosta e spegniamo. Sono localmente le 5.31.58. E se anche fosse tutt'altra ora non ci importa più di tanto. Ci siamo riusciti per il rotto della cuffia, ma i Lagunari sono in Australia. Da domani grandissima revisione nostra e dei mezzi. Da oggi in avanti si va verso sud come fusi. Sigg. Marescialli Lagunari, entro due settimane ci vediamo a casa vostra. Un super San Marco!! "i leoni a caccia di canguri"



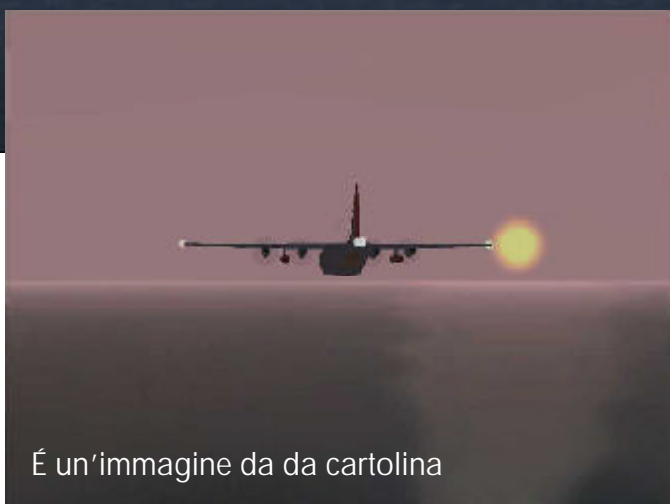
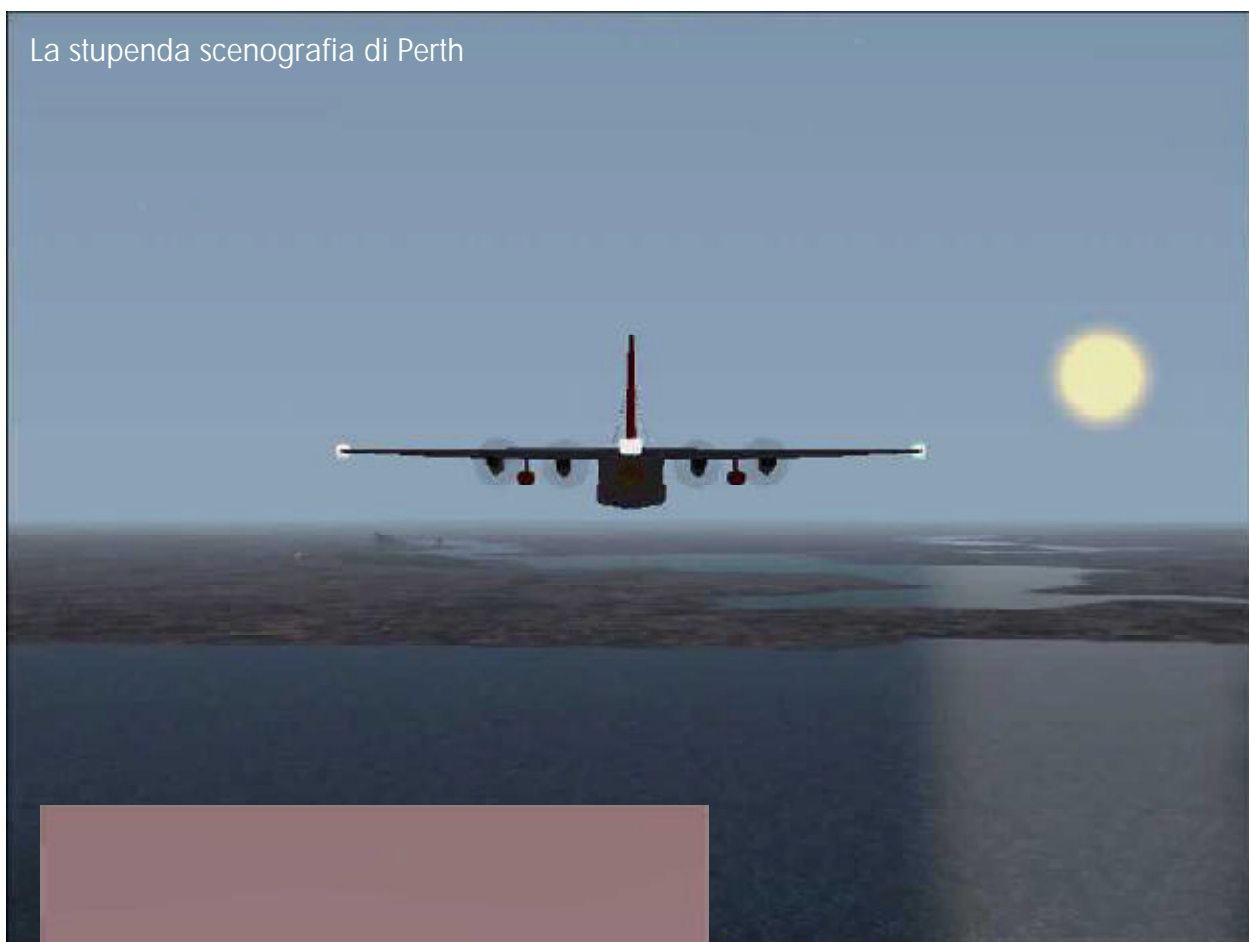


O Sole che sorgi libero...



... e dietro di noi la Luna.

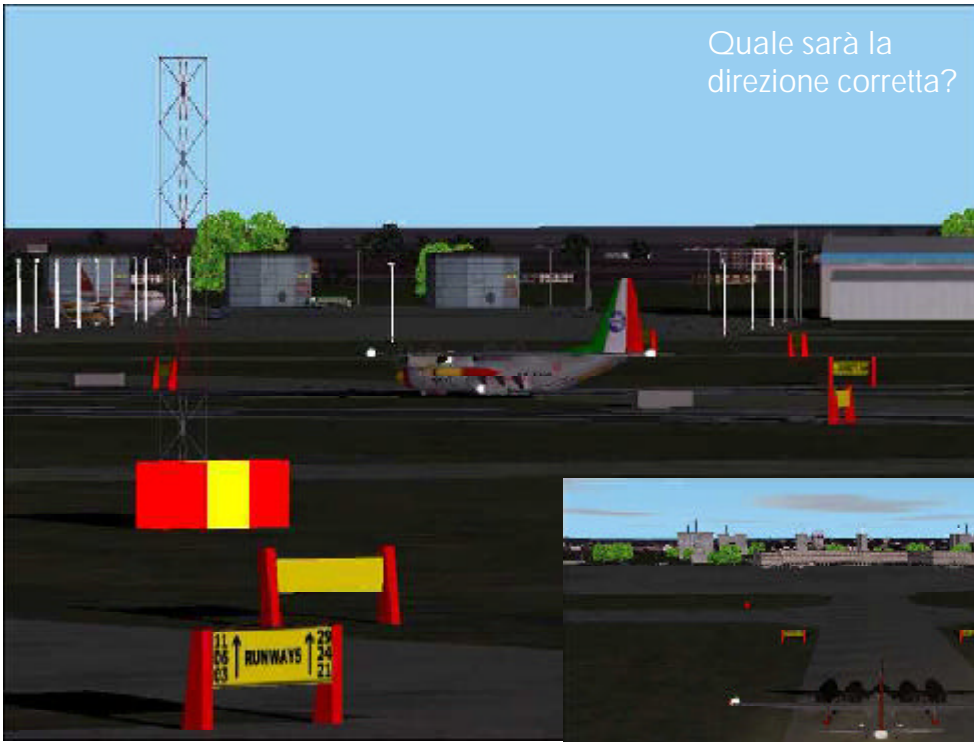
La stupenda scenografia di Perth



É un'immagine da da cartolina



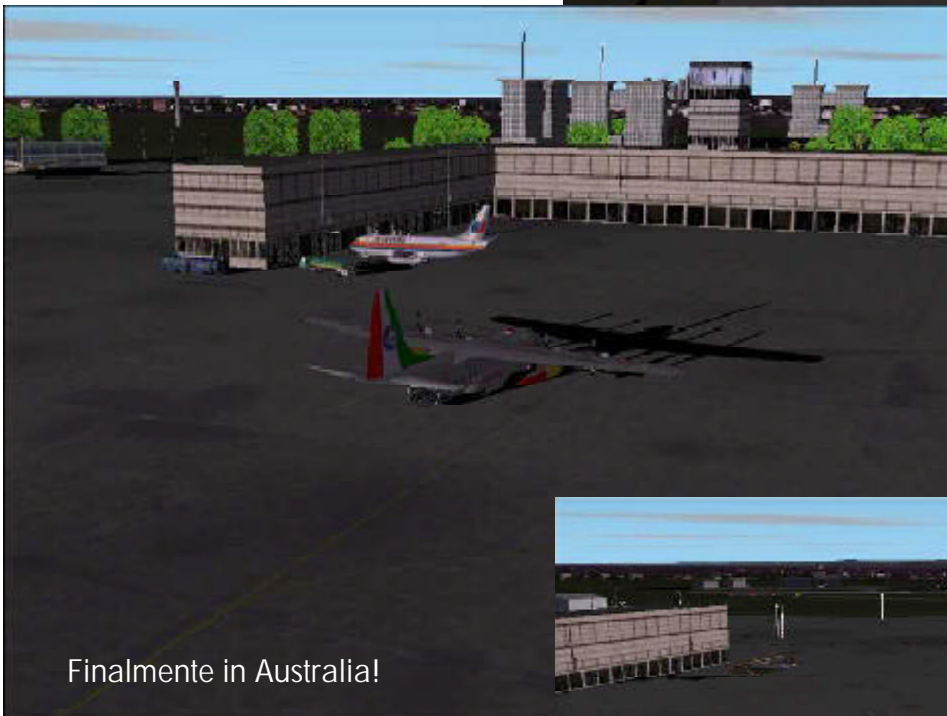
Sempre dritto comandante!



Quale sarà la direzione corretta?



Quanta polvere



Finalmente in Australia!



Tutti a terra

A PERTH PER RIMETTERCI IN SESTO

Prima del grande “salto freddo”

9 febbraio 2004 - Perth in Australia

I meccanici australiani hanno fatto un preventivo. Trascuro la cifra per andare a ciò che ci interessa di più. Ci vogliono tra i tre ed i quattro giorni per una messa a punto generale (e ben fatta) del C 130, che abbiamo sottoposto a trattamento alquanto rude. Siamo ancora in tempo per prelevare i nostri amici in divisa e portarli in Italia con mezzi lagunari. Abbiamo previsto le prossime tappe, tutte australiane:

Perth - Adelaide 1141 nm

Adelaide - Hobart in Tasmania 631 nm

Hobart - Maquire Island in Tasmania, ma già entro il circolo polare antartico nm 832

Maquire Island - McMurdo Base - Antartide (USA) 1405 nm; è l'unica pista collaudata per “pesanti”

Qui lasciamo il C 130 e con il Beaver “sci” facciamo l'ultimo tratto McMurdo Base - Gondwana Station, una base estiva a circa 340 nm; ancora non abbiamo chiarito se sia in carico ai Neozelandesi o ai Tedeschi, ma preoccupa poco. Si trova a solo 7 miglia dalla base italiana. Esiste anche una base americana a sole 3 miglia, ma non ci sono notizie sulla sua operatività e sull'esistenza di un pista. State tranquilli amici: prima della vostra partenza siamo con voi per festeggiare. Cari saluti a tutti gli affezionati lettori della nostra avventura. Ci riposiamo un pò nel clima ancora mite di Perth (+11° C) poi vi faremo sapere. San Marco!

”lagunare”



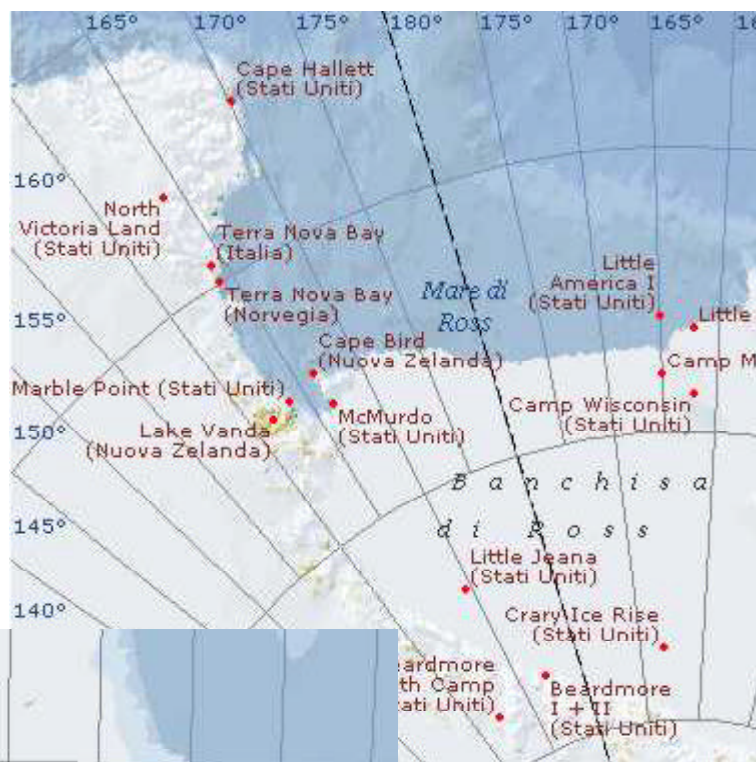
L'impareggiabile lavoro di DD sulla fusoliera

SI VA AVANTI CON CALMA

12 febbraio 2004 - Perth in Australia

Siamo ancora qua. I lavori vanno avanti con calma, ma l'equipaggio diventa nervoso. Anch'io comincio a stufarmi. Siamo tutti ansiosi di prendere la rotta del sud. I nostri colleghi/amici/lagunari sono in attesa e ci scoccia farli aspettare. Sembra che sabato ci riconsegnino il nostro (ormai amato) mezzo e che si possa fare la lunga tappa verso Adelaide. Continuiamo a guardare mappe (allegate); non si trova soluzione migliore che McMurdo - garantisce più piste e quindi almeno una agibile. Inoltre una è una Ice Runway, scivolosa, ma molto lunga. Verso i posti peggiori dell'Antartide sono state organizzate piste dette Blu Ice, ghiaccio blu, tanto resistenti che il traffico pesante le usa per i voli di linea - rifornimenti ed altro, con aerei "grossi" ben più del C130. Noterete che a soli 3 km dalla base italiana (vi risparmio di misurare perché non è riportata la scala) c'è un punto americano. Non ci sono notizie sulla sua agibilità. Non resta che la base Gondwana (7 miglia); sperando che qualcuno sia stato laggiù questi mesi ed abbia pulito la pista. Comunque ci segnalano una grande spianata di neve dura; con gli sci non ci dovrebbero essere problemi. Se nel gennaio '68 mi hanno ficcato in acqua al Cavallino, posso resistere ben vestito anche in un campo abbandonato. Inoltre contiamo di trovare i nostri amici Marescialli. Sempre nel nome di San Marco!

"lagunare"



ADELAIDE IN AUSTRALIA

14 febbraio 2004 - Adelaide in Australia

Gente di parola i “canguri”, gli Aussie. Stamattina alle sei ci hanno svegliati dicendo che tutto è OK; possiamo partire quando vogliamo. Alle otto i motori girano e si va verso Adelaide. Guadagniamo poco verso l'Antartide; il viaggio è quasi sopra ad un parallelo, il 34esimo per precisione, con prua 90. Cielo terso, esclusa qualche nuvoletta alla partenza, ed un vento teso a 27-29 miglia, prima in coda e poi in pieno fianco, che ci porta fuori di molto. Per tenere una rotta 90 puntiamo il muso a 84 (grazie Renzo per il prezioso contributo nella rotta). A bordo poche chiacchiere, ma grande eccitazione per l'inizio della fase finale. Da Adelaide in poi si va dritti a sud. Sguardi distratti agli strumenti; la paura di restare a secco non esiste più, e per il ritorno penseremo a qualche alternativa. Voliamo bassi, a 5500 - circa 1750 m - sul mare e la monotonia è padrona. Lasciamo a terra 16° C, ma non scendiamo sotto i 14° C in quota (si fa per dire “quota”). Improvvisamente il termometro comincia a salire con continuità fino all'arrivo, dove marchiamo sul taccuino un bel +26° C. Sfruttiamo la pazienza del bestione per 5 ore e mezza prima di spegnere i motori. Unici momenti di vera ilarità quelli del contatto con la torre di Adelaide, aeroporto internazionale. A circa 70 miglia ci prendono in carico sul radar e cominciano a tempestarci di domande. Vogliamo essere guidati dal radar? Certo sì. Vogliamo sapere la quota e la velocità? onestamente già lo sappiamo, ma rispondiamo sì per cortesia. Poi cominciano a dare i “numeri”: please go 6145 - Lockheed di qua, Lockheed di là, C 130 su, C 130 giù... E noi a ridere come matti mentre quelli perdono la pazienza e lanciano messaggi su messaggi incomprensibili. Alla fine ci dicono che abbiamo il permesso di sorvolo dello spazio aereo “Bravo” - il solito girotondo sull'aeroporto. Dino risponde che sappiamo da noi che il pilota è bravo e quelli vanno in panico. Mi spiace di non aver potuto registrare questa conversazione (la prima in viva voce da quando siamo partiti). Comunque dirigiamo sull'aeroporto per il girotondo e teniamo una rotta verso nord. Ed ecco ai nostri occhi stupiti un'altra pista dritta di prua, pronta per i poveri esuli. E vai! detto e fatto. Intanto da dietro arriva il richiamo Lockheed? Lockheed? Mai preso terra così bene, rullata rapida e subito all'area di parcheggio carburante. Dino è un siluro e corre ad aprire il portellone, loro la chiamano rear bay, pronto a balzare a terra. Spegnamo e ci troviamo circondati da camionette militari (non fotografabili). Basta poco per fraternizzare: noi Lagunari, loro militi australiani. Uno riconosce il Mao e comincia a cantare “Lione di Venezia, lione di St. Marco... la spada e no il libro hai in mano”. Guccini ha colpito ancora. Per chiarezza di cronaca siamo atterrati ad Adelaide sì, ma nell'aeroporto militare “Edinburgh Military Airport”. Facciamo fare il pieno, raccontiamo della missione ai nostri “fratelli in armi”. Mangiamo, riposiamo e ci facciamo promettere che a Maquire Island - altra base militare - ci faranno trovare foto aeree e mappe di McMurdo e Gondwana. Ci dicono che Hobart, sulla punta della Tasmania è bellissima al tramonto, con una moltitudine di fari (lighthouses) accesi tra i canali che circondano isolotti e penisole. Una piccola “Venezia” - è chiaro che non sanno quello che dicono. Se il tempo tiene così al bello potremmo anche partire subito.

Ai Marescialli un potente San Marco! “lagunari” - che cominciano a divertirsi

Sotto di noi l'Australia





L'atterraggio perfetto





Quanta polvere!



La rossa pompa del kerosene

ADELAIDE-HOBART

16 febbraio 2004 - Hobart - capitale delle Tasmania - Australia

E invece non siamo partiti subito. Perché? mistero. Siamo in salute, c'è tanta voglia di arrivare, ma... Pierangelo è stato (e tuttora è) impegnatissimo con i collegamenti tra casa ed Antartide. Sembra un leprotto, quando insegue i satelliti che ci danno speranza di comunicare. Proprio in queste cose affaccendato ha captato una voce a noi diretta dal pack. I nostri sono in attesa di partenza, sentono odore di casa. e ci danno anche notizie poco promettenti. Il tempo sta rapidamente peggiorando, il vento in particolare (e ti pareva che ci desse pace) la fa da padrone, con raffiche superiori ai 300 km/h. Anche un triestino come me, che ha visto in città 260 di bora (è riuscita a ribaltare una gru, un mucchietto di buchi e niente più) teme queste comunicazioni. La media sembra sia attorno ai 25, intesi come nodi/ora, con punte di 60. Fino ai 25 ci siamo, si può volare se uno ha lo stomaco forte e tocca portafortuna propri ed impropri. La temperatura è sui -15°C - e questo non desta problemi. Va detto che il Beaver non è propriamente riscaldato, ma si sopravvive. I due che staranno dietro, in un comparto usato per i bagagli si divertiranno meno. Tornando a Pierangelo; si sta ponendo la domanda sui costi dell'uso sfrenato di collegamenti via satellite. Ci penseremo al ritorno. I nostri sono ancora preoccupati di non essere in sede al nostro passaggio. NOI NON VOGLIAMO "PASSARE" - NOI VOGLIAMO AT-TERRARE. Se non troppo fuori rotta daremo un'occhiata dirigendoci a McMurdo. L'avventura polare finale comincia da quelle lingua di terra che si infila nel mare. Vicino c'è anche Scott Base (sempre isola di Ross). Non si sa mai; una pista in più nei paraggi fa sempre comodo. Attendiamo di essere a Maquaire per avere le foto della ricognizione. Comunque oggi siamo qui, a Hobart (e bisogna anche ricordare che gli abitanti non sono più Aussies (australiani), ma Tassies - cioè di Tasmania, che sempre Australia è) in attesa che si accendano le luci per vedere i famosi fari illuminare i molti scogli che affiorano dal mare (detti anche isole - il che stupisce, viste le dimensioni). Insidiosi per la navigazione lo sono per davvero. E dalla luce che ha Dino negli occhi qualche storia di scogli e naufragi deve averla in serbo. Ci allieterà nell'ultima lunga tappa, fatta per toccare "con mano" il suolo antartico. Adelaide è ormai un ricordo. In un mattino caldissimo, con il sole, un'abbondante colazione all'italiana e una schiera di militi Aussie che ci accompagnano, saliamo sul bestione. Il canterino che conosce Guccini - e che ci uccide l'orecchio - afferma un suo trisavolo essere un certo Bepi Formenton, da Venezia (ma si è mai visto un cognome simile a Venezia? forse Treviso, Vicenza?) continua a dilettrarci - secondo lui - con canti in italiano (sigh!). Lo sopportiamo con pazienza e amicizia perché ci ha veramente aiutati durante la permanenza. Rullata di potenza, con forte correzione di muso e via su, in alto, per scavalcare una collina che ci sta davanti. In decollo su piste medio-corte (e non vi dico delle cortissime che ci attendono) il muso tira a destra causa i quattro motori che non sono controrotanti (ossia girano tutti 4 dalla stessa parte). In senso orario - cioè da sinistra a destra - per chi sta davanti. Come dice un mio amico "...dove che i gira a sinistra... di cui el muso va a destra.." [n.d.r. per chi è al posto di pilotaggio]. Terra - mare - terra. ancora mare e finalmente la Tasmania. Molti rilievi, bassi, ma sufficienti ad impedire un avvicinamento "pancia



a terra”, come prediligo. Perdere quota è un problema serio; il bestione non ne vuole sapere di abbassarsi “rapido”. Voliamo in crociera a 7500 piedi, con una anomala temperatura di -13° C. A terra troviamo +2° C. Venti veramente miseri, leggera foschia. Abbiamo raggiunto S43* (non è ‘sta gran roba - N43* è Grosseto). Ma da oggi la Terra diventa “corta” sotto di noi e con poche miglia si va giù di molti paralleli. Lasciamo il C 130 vicino alle reti di recinzione, dove non intralcia il traffico aeroportuale e si va in paese a far spesa. Renzo trova dei calamari freschissimi e ci propone un piatto locale (come farà poi a sapere tutte le ricette). Calamari mooolto buoni. Il “dopo” lo leggete in cima a questo foglio. Ricettina? pronti.

Calamari di Lusso

ricetta della Tasmania per 4 o 6 persone:

1 Kg. di Calamari debitamente puliti e tolta la pelle

1 tazza di olio d’oliva

1 spicchio di aglio schiacciato, sale e pepe

1/2 cucchiaino di misto “dill”

(che e’ tipo finocchio ma piu’ pungente, no so come ch’el se dixe in venexian), basilico e origano

1 tazza di vino bianco

(de queo bon! spendi do schei ostrega! No sempre el vin col cimbanò da quatro palanche!)

1/2 kg di pomodori maturi tipo San Marzano, asciugati dal liquido

2 cucchiaini di prezzemolo

Piccoli pezzetti di pane a quadretti, cucinati in olio di oliva

Taglia i calamari asciugati in anelli. Scalda l’olio nella padella. aggiungi l’aglio, e cuoci per due minuti, dopodiché tira via l’aglio, altrimenti deteriora il sapore dei calamari. Friggi i calamari nell’olio per 3 minuti, aggiungi sale pepe, le erbe per altri 3 minuti. Aggiungi, pomodori, prezzemolo, vin bianco bon, metti il coperchio e fai bollire 4 minuti. Su piatti di servizio caldi servi i calamari con i croutons di pane.

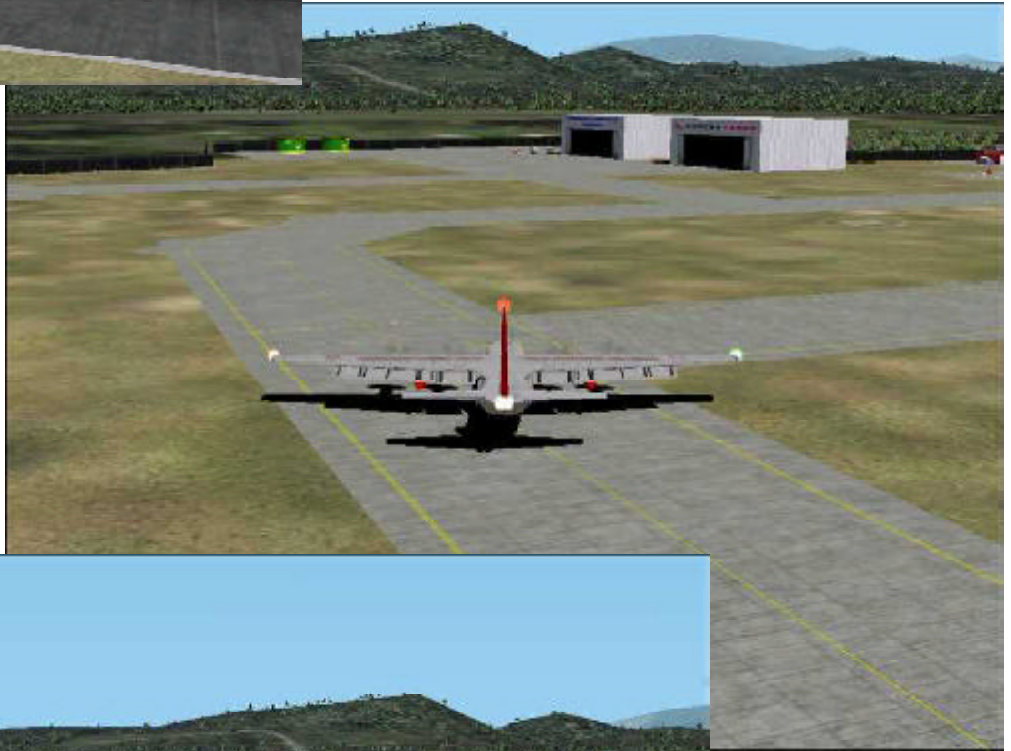
Anche per oggi siete serviti (consiglio: aumentate il peso dei calamari, 1 kg è decisamente poco per 4 affamati golosi). San Marco!

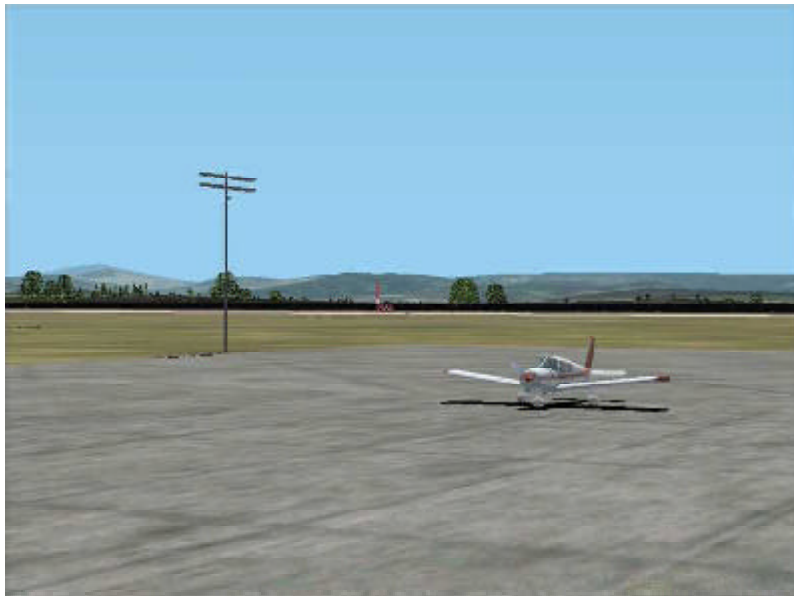
“lagunari” sazi e contenti



Il tormentato paesaggio della Tasmania







MACQUAIRE ISLAND STATION

17 febbraio 2004 - Macquaire Island Station - pertinenza Australia

Hobart di sera è veramente favolosa. Dall'alto di una collina ci siamo goduti quei tormentati tratti di terra emergente, i canali percorsi da barche e vaporette di servizio. Quasi su ogni punta un faro, piccolo, che noi chiameremmo lanterna. La gente del posto ci ha trattato benissimo e si è interessata alla missione - dopo Adelaide tutti sanno perché siamo qui. Una notte serena di riposo ed all'alba (le 4.30 - bestia se siamo bravi) siamo in testa alla pista. Noi e il sole che sorge, le luci degli edifici con le ombre scure di potenti jet di linea, un piccolo faro vicinissimo alle piste che di tanto in tanto ci inonda di luce. Siamo affascinati nel seguire il piccolo cono di luce che striscia sul terreno scuro, erba ancora "nera" che sta per diventare di un bel verde brillante. Il viaggio non è molto lungo, attorno alle 900 miglia. nessun problema di carburante o di ora di arrivo; saremo certamente sul posto per pranzo. Forse approfitteremo dell'ospitalità di quelli della base. Anche oggi il vento è fiacco, direzione favorevole ai viandanti. A metà percorso ci fa ballare leggermente, ma non rinforza e tutto rientra nella tranquillità. Temperatura mite con un minimo di zero gradi C in quota, a 7500 piedi. A terra all'arrivo +8° C, in pieno sole di mezzogiorno. Profondo sud S54* 31', nel nostro emisfero circa Copenaghen. Niente da segnalare fino all'arrivo. La cosiddetta isola sembra sparire anche dagli strumenti e non la vediamo finché non siamo a meno di dieci miglia. Indoviniamo la pista, ma è assolutamente necessario il gir-in-giro per allineare. Scendiamo da subito lenti, flap e ruote abbassati (non



si sa mai); rientriamo tutto e facciamo il giretto di una trentina di miglia per non manovrare troppo bruscamente. Allineiamo (quasi) e tocchiamo morbidi. È una pista sporca e corta, di ghiaietto e terra battuta (gravel per loro). Tutti i freni ed eliche controrotanti, con il classico terribile rumore di frullatore che sta per cedere. Solito giro per l'erba (colpa anche nostra - abbiamo scelto l'errata direzione di approccio) per tornare verso la piazzola e tra nuvole di polvere fermiamo. Accanto a noi dorme un bimotore, probabilmente un postale. Dal finestrino si vede il serbatoio del carburante avio. Sembra piccolino, ma in fondo dobbiamo solo rabboccare. Chiudiamo a chiave e ci dirigiamo vero le palazzine che si vedono sullo sfondo, all'altro capo della pista. Speriamo di trovare le foto della ricognizione sui campi possibili per noi in Antartide; quelle promesse dagli amici militi. Sono pronte, ma ancora laggiù. Va bene, aspetteremo domani. Meglio essere in condizione piena per gli ultimi due giorni; ci aspettano sudore (freddo naturalmente) e lacrime. Siamo invitati a pranzo e godiamo di una cosa che sembra uno stufato di "non so", veramente piacevole. Come diciamo noi, "pochi all'alba" cari baffi. Godetevi un salutare San Marco!

"i lagunari"





Lo spettacolo visto da dentro e fuori l'aereo





Lo spettacolo visto da dentro e fuori l'aereo





Cartoline da Hobart



Primo impatto con
l'isola di Macquaire

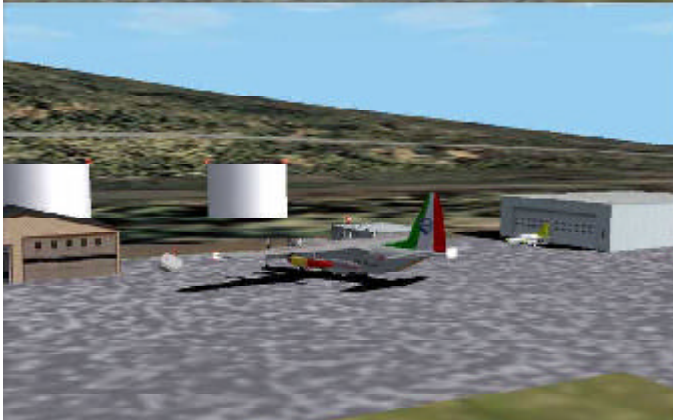


Si prendono le misure
e si prepara l'atterraggio





Atterraggio e parcheggio
con il solito gran polverone



MACQUAIRE ISLAND STATION

Avventura Gastronomica

18 febbraio 2004 - Macquaire Island Station - pertinenza Australia

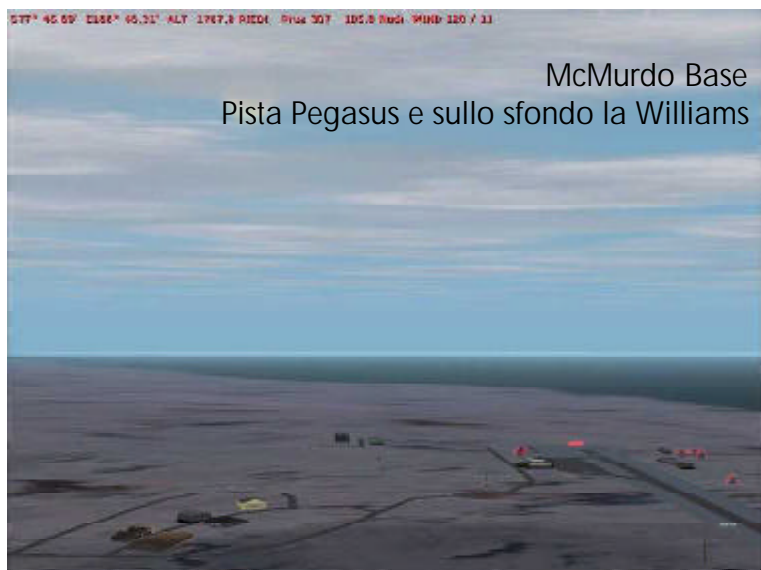
Siamo ancora ospiti (per poco) degli addetti alla stazione di ricerca. Abbiamo fatto un giro turistico per l'isola (32 km x 5,29 km), con alture ridicole e assolutamente niente da vedere guadagnandoci la stima e la simpatia dei "locali" con alcune assolutamente false osservazioni sulla bellezza, sul come si deve star bene in quel posto, "...se non fosse per la missione...un mese laggiù lo faremmo subito...che bel mare...che splendida nave ormeggiata (quella della foto)..". Ormai grandi amici, Dino decide di usare un po' dell'arma segreta che ha nella stiva del bestione ed emergono alcune bottiglie di Pinot. Un'ora più tardi siamo a pacche sulle spalle, figli della stessa mamma p.. (quello della stessa mamma è un gioco internazionale), trullallero da caserma ed avanti di questo passo. Manca un bel "baffo presentati..." ma non si può avere tutto. Lo sappiamo tutti: non si devono lasciare i Lagunari liberi di agire senza precisi ordini! Ognuno parla sull'altro, non c'è ordine, ma si ride da matti. Scatta il racconto della "lunga notte" Chi parla non so riferirlo; tutti assieme è più probabile. Con buona approssimazione si tratta di una delle giornate ad Adelaide. Godetevi il "brodetto". Qualcuno sta facendo il mimo con le mani e parla del volo: «...tra una cabrata da toglier il respiro ed una parvenza di "looping", il Dino sputa lì che i contenitori presi in Egitto debbono essere riempiti, e sennò che li abbiamo presi a fare, e che andiamo sino in Antartide mica a fare solo i "salutini" di buona convenienza: "a 'sti ragazzi, bisogna anche portare i profumi della Laguna, i sapori della bella Venezia.." Tre quarti degli ingredienti sono stati già acquistati, il resto si procura. Con tutti quegli emigrati italiani che ci dovrebbero essere in Australia, il Dino dice che con un giretto in città, una qualche bottega d' "Italian Food" si dovrebbe trovare.» [ndr.: nelle prove con il C 130, ho eseguito a circa 22000 piedi un mezzo tonneau, seguito dalla picchiata a rotta di collo per poi riprendere di botto in cabrata. Mentre tutto a bordo fischiava per "velocità eccessiva" ho inerpicato un looping "vero", quello detto 'giro della morte' - si picchia poi si sale e al top si gira dalla "schiena" sulla "pancia" - che riporta l'aereo in linea. Ho provato una vite stretta a picchiare facendo scricchiolare le "giunture" del bestione e raddrizzando quasi a terra. Signori, giù il cappello (Salute! in militaresco): è un aereo eccezionale] Saltiamo le scansioni temporali e la storia riprende ormai in Australia. «...Trattative con la cucina della mensa dell'aeroporto; dove tra l'altro, superate le prime perplessità, i gestori intuendo che si potrebbero assaggiare delle vere leccornie veneziane, ne autorizzano l'uso, terminato il servizio serale. Risolto questo, al Dino viene in mente che le preparazioni culinarie, si potranno difficilmente conservare in modo decente sino al Polo, cosicché opta per la surgelazione dei manicaretti che ne risulteranno. In Australia, le cucine sono simili alla Sala Controllo Voli Spaziali di Huston; forni, fuochi, frigo, accessori, sono talmente accessoriati di computerizzazione e gadgets che i cibi cotti dai "Canguri" sempre 'na schifezza sono, ma 'na schifezza d'incomparabile ultra modernità. Ovviamente il Dino percepisce "che c'è" ed infatti in un angolo della cucina troneggia l'"abbattitore di freddo" che serve per surgelare (non congelare, procedimento meno efficace) gli alimenti cotti. Risolta la logistica, si decide il menù da sviluppare: prima si va a vedere cosa offre "The Australian Market" e poi si concretizza. "Rent a car", un macchinone all'americana di una marca la cui pronuncia ci risulta impossibile, con cambio automatico, frenatone ad ogni parvenza di cambio rapporto, patema d'animo in prospettiva d'arrivare in centro città, in quelle condizioni... poi un po' alla volta, presa di confidenza con l'automatico ma aumentando a dismisura anche le imprecazioni perché il volante è irrimediabilmente a destra e si deve tenere conto, come nella "Old England", che il senso di marcia è la sinistra, si arriva a destinazione. La pescheria (The Fish Market, please!), offre una miriade di pesci che il Dino non conosce, ma... le sardine le trovi in tutto il mondo per cui "na bela sachetada de sardele par el Saor" collocato ad antipasto, visto che cape de Laguna, in Australia sembrerebbe proprio non se ne trovino... ma... l'occhio rapace del nostro, si posa su di un negozio dove risalta una bella insegna raffigurante e dipinto a mano, un bel Ponte di Rialto e un "Nane's deep-freezing fish". Il Nane

non c'è, il personale non sa un acca d'italiano per cui gira e rigira, si reperiscono delle "Cape Sante a mezzo guscio": l'antipasto si arricchirà anche di questi bivalvi! Inaspettatamente una commessa paffutella più che mai, intuendo che noi proveniamo più o meno dallo stesso posto di Mister "Nane", con un sorrisetto anglosassone ci indica delle confezioni di "Cuttle-Fish" (Seppie nere): magari Mister "Nane" avrà loro decantato i pregi del suddetto brutto, sporco e nerastro pesce. Bene! Il mosaico prende forma: secondo, seppie in "tecia"! (In umido). I primi piatti possibili saranno senz'altro, un "Broeto ciosoto de pesse" e un "risotto de gò" anche perché, previdente, il Dino aveva già alla partenza, riempito un contenitore frigo-surgelato, una bella botta di prodotti ittici comprati per la bisogna, appositamente a Chioggia. Ovviamente fanno parte della partita i "Gò", in volgare "Ghiozzi" e poi un misto per zuppa, non inorridite o voi che leggete, che si rivela semplicemente un ributtante ice-cube di teste di "scorpena", di anzoli o anzoloti (Pesce Cappone), de schie (gamberetti di laguna), un paio di boseghe (una varietà del cefalo o muggine, molto carnosa e delicatamente saporita). Poi, invece, a parte, qualità per qualità, i corpi decapitati dei proprietari delle teste di cui sopra. La polenta pronta in formelle da un chilo e stata caricata in Italy. Ci procuriamo alcune cose che temiamo non troveremo nella cucina dell'Aeroporto ed in un'Enoteca dall'arredamento e scaffali in pregiato legno scuro, un'eleganza e raffinatezza che ci fa temere sui prezzi e che espone un insegna "Le beaujolais", dove accolgono il Dino con un "Bonjour Monsiuer" e dove al sillabare la nostra richiesta, "Avez Vous, sil Vous plait, de vin blanc pour le poisson", ci esibiscono tra un "Chateau Fort de Roquetaillade" ed un "Petit Chablis 1997" un'inusitato e sorprendente "Pinot Grigio" del Basso Friuli (va a capire questi francesi). Il nostro sconcio provincialismo ha la meglio per cui ce ne facciamo incartonnare la bellezza di sei "bordolesi" di un bel verde scuro e fascetta a "Profumo" alla modica somma di circa un centinaio di Australian Dollars e ce ne torniamo al campo con la macchina zeppa di supporti mangerecci. La sera faticata, il Dino si prepara in anticipo tutti gli ammennicoli necessari, ordina con pignoleria, ortaggi, spezie e quant'altro, et voilà... andiamo a cominciare. Lavati ben bene i gusci per le capesante nei quali poi sistemiamo con cura il "frutto" che poi viene ricoperto da una misto di pane grattato e formaggio, un ricciolino di burro il tutto in forno a "gratinare"; quando si colora, si estrae e sul burro ormai trasformato in "toceto" (sughetto), il sentore di una decina di gocce di limone, poi a raffreddare. Il "Saor" viene composto da un soffritto di cipolle a listelle, dove l'olio da utilizzare è quello in cui abbiamo fritto le sarde poco prima; quando la cipolla prende un po' di colore, ci aggiungiamo l'aceto nella proporzione voluta (il Dino ci svela che certi cuochi dal gusto più delicato, hanno inventato di aggiungerci anche qualche cucchiaino di zucchero per rendere l'agro meno robusto), per cui due o tre cucchiaini di zucchero, il tutto bolle per un tre minuti e poi nel recipiente delegato si compone uno strato di cipolle ed uno di sarde fritte, così via sino alla bisogna. Ne riempiamo una bel contenitore in stagnola d'alluminio e anche questo se ne va a raffreddarsi. Quando tocca al risotto di Gò, il Dino viene preso dall'alterigia classica dei grandi "Cheff de Cousinne" e comincia a "..Tu macina le teste, la...", "Tu prendimi quella teglia qui..", "Porca puttana, ho detto il riso "Tipo Carnaroli" e non questo "Vialone Nano", "attento al brodo..", ".se non ci fossi io qui potremmo mangiare solo che patatine fritte e Hamburger.." e così via fin che il risotto è fatto; si anticipa la levata dal fuoco perché in un secondo momento sarà da far rinvenire con il "Micro" ed anche questo finisce sul tavolo d'acciaio a raffreddare per poco perché subito dopo (sennò i chicchi di riso diventerebbero lunghi come "Tegoline"), viene messo nell'abbattitore, per cui dopo alcuni minuti diviene un blocco di ghiaccio. Il Dino s'intestardisce (si vede che ci ha preso gusto), e si inerpica nel "broeto de pesse a la ciosota" (zuppa di pesce alla chioggiotta): fa andare le teste, due o tre pomodoro rossi interi e tre mezzi limoni che bollono in acqua per circa tre quarti d'ora e poi unisce i corpi dei rispettivi titolari delle teste e interrompe la bollitura dopo un'ora totale. Intanto il Renzo detto l'Africano ha lessato le "boseghe" a parte, sopra intendendo la cottura con ansia ed attenzione; le teste ed i pesci bolliti vengono scolati, raccogliendone il brodo, e poi pestati in un mortaio sinché il tutto non viene trasformato in una crema fibrosa che poi con sicurezza viene schiaffata dal Dino, ormai vicino a vette da "Grand Gourmand", in un "tamiso" (crivello), fin che ne raccoglie una specie di purea di pesce; a questo composto unisce le boseghe che il Renzo ha pazientemente spinato e tagliato in "tocchetti". Il tutto viene coperto con il brodo di filtraggio conservato. Il "Direttore" attende trepido con una pentola capace che lascia sul

fuoco finche non vede l'acqua "tremare" e dà l'avviso al Dino che leva e mette il tutto a raffreddare per il procedimento di surgelazione. Andrà poi fatta rinvenire bella calda per la degustazione e necessariamente servita con formaggio grattato e crostini di pane abbrustolito. Si comincia ad essere stanchi: la tensione pur se mascherata da sicurezze e professionalità improvvisate, non riesce a mascherare i timori di una pessima figura. Il Dino sa che ad attenderlo sono le "Seppie nere in umido": ci guarda speranzoso che gli diciamo che il tutto è ormai sufficiente, ma tutti fanno finta di non capire per cui tra un imprecazione e l'altra, lo "Cheff" imposta per tale sfida: comincia ad urlare: "...muoversi,muoversi,muoversi..", "azione,azione.baffi ultramarci. adesso vi faccio morire..", ha l'occhio fuori delle orbite, il colore del viso tende al rosso scuro, brandisce un mastodontico mestolo di legno, si pianta in mezzo la cucina, gli Australians che stavano a guardare come fossero al cinema, quatti e zitti se ne vanno momentaneamente fuori e si ricomincia. Mette a mano ad una pentola dove scaraventa dentro conserva di pomodoro, rosmarino, olio di oliva extra vergine, cipolla, sale e in attesa che abbia fatto due botte di fuoco, menando fendenti con il mestolo sul banco, chiama le seppioline che l'Africano ha pulito e lavato però lasciando il sacchettino del nero; le inoltra ed aggiunge quel tanto d'acqua tiepida che basta e poi... via per un "plop, plop" di cottura che durerà altre due ore e mezza e durante le quali il buon Dino ormai ridotto ad uno straccio, sorveglia ed aggiunge un po' d'acqua ogni tanto perché il tutto deve essere molto "umido" e sugoso. "Questa" fa con fare meditabondo, "andrebbe poi servita con polenta appena fatta... ma purtroppo. questa non si può fare." Noi lo guardiamo, lui ci guarda, poi: "..la polenta non la faccio neanche se mi ammazzate", va al cassetto dei coltelli, estrae un bel coltellone da costate e ci guarda con occhi iniettati di sangue: percepiamo che per la polenta dovremmo aspettare di rientrare in Patria. Finiamo di confezionare tutti i cibi che poi passiamo nel surgelatore, passiamo tutto nei contenitori presi in Egitto e mettiamo il tutto provvisoriamente nel frigo a meno 18° della cucina. Li trasporteremo all'interno del "Mao Volante", al momento del "Grande Salto". Il Dino è disfatto e cogitabondo: chiediamo la ragione dell'apprensione. "Speriamo che non sia venuto fuori una gran porcata; mi dispiacerebbe che una volta arrivati ed assaggiato il tutto, i pareri siano negativi." Infatti non gli avevamo detto che nel mentre lui si dannava sopra i fuochi, noi e gli amici australiani addetti alla cucina, avevamo piluccato (se così si può dire), a piene cucchiate man mano che le cotture terminavano, varie campionature dei piatti preparati e prosciugato una bottiglietta e mezza di Pinot Grigio. Alla sua aria interrogativa rispondiamo: "Tutto OK, una preparazione meglio dell'altra. Gli Australiani hanno detto che se a Venezia si mangia così, vengono ad abitare dalle nostre parti!". Vediamo che il suo viso si distende, soddisfatto, un bel sospirone per riacquistare la calma, acchiappa la mezza bottiglia del Pinot e la trangugia tutto in una tirata. Ce ne andiamo a dormire stanchissimi e soddisfatti» Personaggi dal profilo anglosassone stupefatti. La locutoria dei nostri supera ogni speranza di essere capiti, ma le facce, i toni, i gesti rispecchiamo la nobile origine di figli del Goldoni e della commedia dell'arte. Applausi a scena aperta e seguito di degustazione di liquori locali, meno locali, e anche poco probabili, che tanto chi ha più ricordi?..

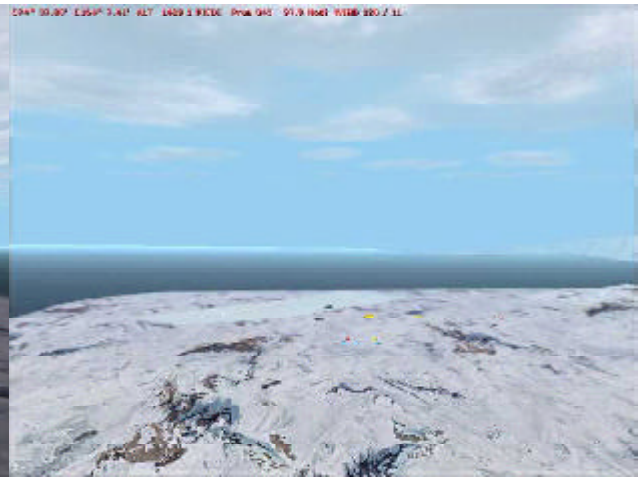
Nel trambusto qualcuno ricorda la busta con le foto della ricognizione, che viene consegnata con grande sussiego. È un bel regalo per noi, che con inchini che hanno visto tempi migliori nell'esecuzione, salutiamo ed andiamo nelle nostre cuccette nella pancia di Mister 130, che da vero "MAO" ci avvolge nel suo pelo metallico e ci dona un giusto sonno. San Marco (protegga)

i "lagunari", baffi e nonni, reduci da una dura battaglia

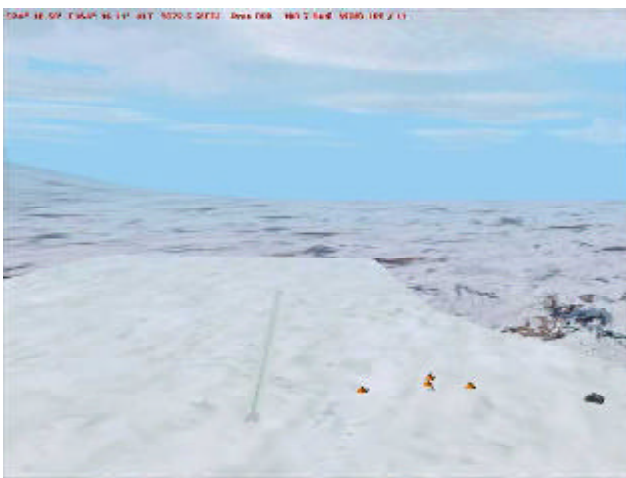




Scott Base

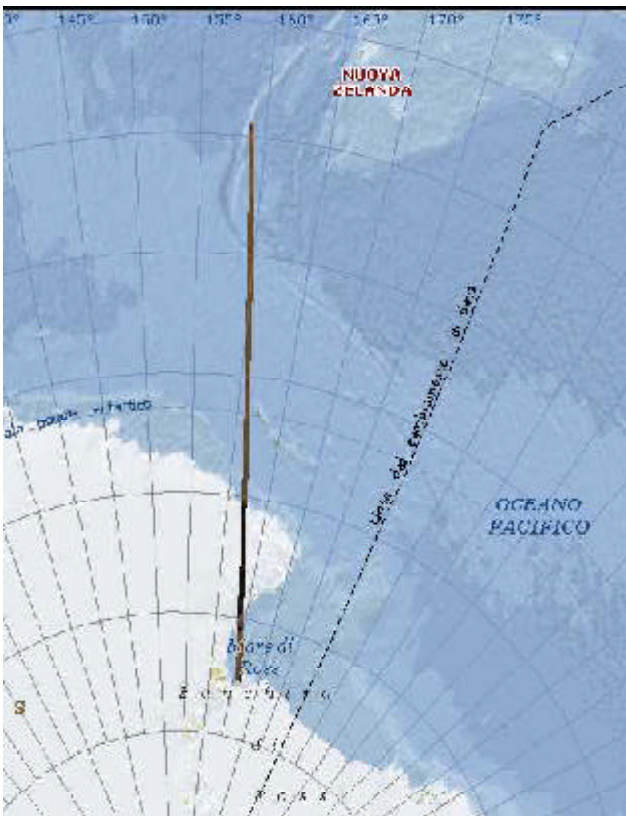


Baia Terra Nova



Gondwana Station

Sotto a sinistra: l'ultimo tratto da Macquaire a Mc Murdo. A destra: da Mc Murdo Base a Baia Terra Nuova



Mc MURDO BASE - ANTARTIDE

19 febbraio 2004 - McMurdo Base - Antartide (totale e globale)

Ci siamo lasciati un po' alticci, coccolati nel ventre capace del "Big Mao". L'ora non era tarda: il sole sorge presto e tramonta presto - si adottano orari da galline. Alle 4.30 abbiamo già fatto colazione con caffè vero, fatto da noi, accompagnato da frittelle e crostoli. Memento gente, oggi è giovedì grasso, bisogna fare carnevale (giovedì per noi - voi siete seduti davanti alla televisione a guardare ...). Alle mappe studiate si aggiunge una comunicazione dai Marescialli, appena giunta a Pierangelo. Il tempo peggiora ancora, il vento rinforza e la temperatura scende. Il vento è il peggior nemico. Segnalano 65 nodi - non so se il Beaver regge. Contiamo su una certa calma finché siamo sul mare; poi si sale di quota e l'affare può farsi serio. Perlomeno c'è terreno duro sotto. Se siamo costretti a scendere possono venire a soccorrerci senza problemi. Saremo già molto vicini alle basi che sono da quelle parti. Non è la fine del grillo quella che auspichiamo, nel caso, farsi salvare da amici rinforza le amicizie. Coraggiosi va bene, scemi no. Caldo +11° C, pioggia battente, nubi basse e vento sui 18 nodi (favorevole). Ci consigliano una rotta molto bassa, 3500 piedi, per evitare le nubi. E poi dritti verso l'Antartide propriamente detta. Ringraziamo di cuore, tiriamo ancora qualche battuta, più per svegliarli che altro. Senza la nostra partenza potevano beatamente dormire. Ma sono dei ligi e non ci lasciano andare senza un uomo in torre di controllo; continuiamo a chiederci cosa ci sia da controllare, ma contenti loro... Saliamo pigramente a 3500, regoliamo per 300 miglia ora, guardiamo il panorama. che causa nubi non esiste... poi comincia il ballo. Il vento è favorevole per la rotta, ma soffia pure verso il basso e ci sbatte giù verso l'acqua di parecchio. Alziamo a 4200 per prudenza e tutto va avanti con noia. Ci divertiamo a guardare le scie di condensa che finalmente si staccano dai motori. Senza condizioni particolari di temperatura, velocità ed umidità, niente scie. Ci fa piacere vederle, ci sentiamo "importanti". Durano poco, con la diminuzione della temperatura ed il secco, spariscono. Sotto S62* il vento cambia, ora è esattamente di prua e ci ruba 15 miglia ora di velocità. Consumiamo anche più del normale per un volo livellato. Renzo e Dino sono al lavoro per controllare rotta e consumi; con vento anomalo siamo fuori rotta di quasi 18 miglia ed andiamo avanti con il muso corretto di 9°. Manca ancora parecchio alle zone "sensibili" ed in fondo non ci sono veri pericoli, perciò, senza abbandonare il posto e senza interfono, tanto siamo seduti vicini, cominciano le chiacchiere. Abbiamo fatto presente al Dino che certe storie quando si è in volo, sia pur con rischi minimi, forse è meglio evitarle. Promette che sarà la prima e l'ultima «...e persisto perché non me ne vengono altre, per cui... debbo convenire che uno che legge dal di fuori del contesto, si precipita subito ad una energica e quanto mai "mirata" toccata di attributi. Quelle erano le storie dei miei tredici-quindici anni; la sera un giretto in piazza a guardar le ragazze, in latteria un caffè latte e due "papini", sorta di ciambelle all'uovo, dure e dolci, al cinema, di sera, quasi mai (molto il pomeriggio), e poi a casa dell'uno o dell'altro, a parlar di



Pierangelo osserva il panorama all'alba, eh, eh eh!

tutto: principalmente di ragazze. Erano i tempi degli innamoramenti, il testosterone andava a mille, un languido sguardo appena trafilato dalle lunghe ciglia setose degli occhi parlanti di quella biondina che insistentemente ti fissava quando la incrociavi, ti faceva rivoluzionare l'apparato cardio circolatorio, il respiro ti mancava e ti inalberava, ebbene sì, lo ammetto, al solo pensiero di toccarla, l'altro apparato mai del tutto tacito ed assopito. Ma erano anche i tempi dell'ingenuità di ragazzetti che credevano d'aver capito tutto della vita. Le cucine erano il luogo d'aggregazione delle famiglie. Dove ancora la televisione era un oggetto semisconosciuto, la stanza che conservava quel po' di tepore emesso dalla cucina economica nella preparazione della cena, rimaneva deserta perché la madri andavano a letto dopo aver "fatto la scafa", aver lavato i piatti, le sorelle pure, i nonni maschi in osteria per una briscolletta, le nonnette si trovavano in una decina a recitar giaculatorie presso una di loro, forse consce che il loro tempo stava compendosi. I capifamiglia, non tutti ma i "più in carta", (i più agiati), andavano al bar Sport che aveva la televisione, per vedere il Mike Buongiorno di "Lascia o raddoppia?", ma soprattutto per valutare direttamente i paradisi impossibili che i seni intuibili sotto il vestito fiorato della biondissima valletta Eddy Campagnoli, avrebbero potuto regalare. Noi zerbinotti, con la scusa di una partitina a carte o di una "tombolata", ci sedevamo stravaccati attorno alla tavola ed ogni uno tirava fuori la sua. C'era quello esperto in ragazze che ti faceva scuola sui metodi d'abbordaggio, sulle cose da dire loro piuttosto che fare la figura del rimbambito incanalandosi in prolungati silenzi senza via d'uscita; maestro nell'arrivare al dunque, ti descriveva le varie strategie talché, dai suoi discorsi si evinceva che non esistevano possibilità d'insuccesso: era solo questione di sistema! Ah. beati gli anni della gioventù! C'era poi il forzuto, con un fisicaccio da culturista che ogni tanto si semi denudava per farti vedere come aumentavano i muscoli sollecitati da ore e ore di voga alla "valesana"; ricevevamo, colpevoli dei nostri toraccetti normali, dei nostri pettorali inesistenti, la nostra razione di "fighete svampie", zitti e pensosi, ripromettendoci che da domani avremo distrutto dall'uso furibondo, pesi ed attrezzi ginnici. E che dire dell'altro che si era invaghito di una ragazza che non lo corrispondeva, sempre infelice e malinconico; e noi, ad ogni suo sospiro, ad ogni accenno di tristezza, a dirgli che prima o poi le cose si sarebbero sbloccate, che prima o poi 'sto cuore di pietra avrebbe ceduto alle avvampate e timide "avance" di lui.



Turbine in riscaldamento

Brillava poi fortemente, anche quello che cantava allo stile di Claudio Villa e si era incrapato l'idea di imparare a suonar la chitarra, ma la chitarra nuova a quei tempi, poteva venir a costare anche alcuni biglietti da mille, per cui scartata l'ipotesi dell'acquisto, leggere la musica manco se ne parlava, siccome era apprendista falegname, si era messo in testa di costruirsene una e ci portava la sera, durante questi incontri, a vedere i progressi della sua creatura che non avrebbe mai emesso una nota. L'amico che faceva il pescatore era il mattatore per quanto riguarda le leggende marinare. I suoi, come quasi tutti coloro che si guadagnavano la vita in mare, erano gente i cui nonni viaggiavano già nell'ottocento, davanti alle coste adriatiche da San Benedetto del Tronto, in su, sino a Capo Salvore e ancora per poi veleggiar tra Parenzo e lungo l'Istria, Rovigno ed intrufolarsi dalle Brioni e poi Curzola e giù tra la miriade di isolette della costa della Dalmazia di cui D'Annunzio ci dice "ecco le isole di sasso che l'ulivo fa d'argento. Ecco l'irte groppe, le ossa delle schiene, sottovento", a caricar carichi di contrabbando che ai tempi ancora non era il tabacco. Tutta gente mai andata a scuola, di una cultura spicciola e prodigiosa; solo mettendola a frutto, l'esperienza poteva ricondurli dopo interminabili battute di pesca, alla propria povera casa. Tutta gente di un'ignoranza sublime, avvolta nel loro mondo, religiosissimi, poveri, splendidi ostentatori di ori quasi sempre impegnati al Monte; ingenui, creduloni, duri e nello stesso tempo, fragili e teatrali. Nelle notti senza luna, al largo, buio pesto, sciabordare dell'onda corta sulla fiancata di legno, le giunture delle ossa che non promettono niente di buono in arrivo, in attesa di tirar su la rete, sulla superficie liquida un balenar fluorescente poco lontano che scompare tra le onde, un lamento del vento tra le sartie, uno cominciava a dire che una volta il suo "secondo" aveva incominciato a raccontare della nave fantasma che ogni tanto usciva da un canale-fiordo nel Quarnaro...l'altro invece giurava che pescando dentro in laguna per la nebbia, tirando su la rete vicino alle "Saline" davanti al Ponte di Vigo, queste s'impigliano e stratonandole con forza per recuperarle, senti dal fondo provenir un suono di campane e giurava che erano quelle del campanile sommerso della chiesetta ormai sommersa dei "Salineri".. E come valutare i racconti di tutti i naufragi sventati in extremis dai vari Santi (San Felice e San Fortunato sono detentori di un vero primato, tant'è che sono patroni della Città), di tutti gli annegamenti risolti con successo rivolgendo l'ultima preghiera alla Beata Vergine che si mostra al morituro nella Sua sembianza dolce ma maestosa, divina e gloriosa (tale ed uguale a come è dipinta dal Cima da Conegliano, nell'abside del Duomo, già appunto dedicata a Santa Maria), per poi afferrarlo e condurlo ad un rottame galleggiante, ad una cima lanciata dai suoi... E come non stupire della storia del "trabacolo" di "Paron Scarpa" che incappando in una



bufera davanti a Spalato dove doveva riempir la capace stiva di fascine da ardere, la corrente ed il vento lo portavano ad inchigliarsi in costa e dal finimondo che c'era, Paron Scarpa, non capiva neanche più dov'era lo scoglio, dove le secche sabbiose, ma...tutto ad un tratto tra i nuvoloni che si accavallavano bassi, si irradia in una luce dorata una figura femminile con un bimbo in braccio e che con il piede sta schiacciando la testa di un serpente il quale tutto di botto diventa un fulmine così luminoso, intenso, prolungato, che la sua luce illumina la costa antistante sorprendentemente vicina, permettendo così a Paron Scarpa di orzare in direzione sicura... E per la verità, bisogna anche dire che se uno va a visitare la Chiesa di San Domenico, può vedere in un paio di cappelle laterali all'altare della crocifissione lignea (che già è leggenda di per se), una splendida serie di "ex-voto" composta da moltissimi

cuori ed oggetti in argento e quadretti su tavola (tolèle o tolète), raffiguranti in un magnifico stile "naif", i racconti visivi, quasi fossero dei fumetti, di quei prodigiosi fatti che adesso non si verificano forse più.. Il crocefisso, datato approssimativamente del 1300, che già è una leggenda, dicevo...Ma è pur vero che dagli archivi della Chiesa di San Domenico, chiesa costruita sulle rovine del monastero dei monaci pescatori, sembrerebbe Benedettini, di romanica collocazione cronologica, contrariamente a tutte le operazioni riguardanti il sacro edificio, sempre ben annotate dai canonici e datate accuratamente, dell'installazione, reperimento, ordinativo, non se ne trova traccia...» Ti pareva! Balliamo il charleston per il vento, siamo sull'acqua con nubi nere e mai viste così grandi e naturalmente lui parla di naufragi - con miracolo salvifico certo. Si prende una bella dose di termini da caserma e siamo di nuovo in rotta. Quando passiamo S69* il GPS ci dà ancora 530 miglia da percorrere. Facciamo i conti a caso e decidiamo che verso le 400 da fare siamo sulla terra-ghiaccio. Ed invece ci anticipa, ed è anche con coste alte. Per prudenza saliamo a 4500, imprecaando con i macquariani; se nessuno era di guardia si rischiava il cozzo finale. Le temperature calano (sul mare non erano poi così basse) e si va subito sotto i -21° C (il minimo visto è -37° C sul plateau - non ci illudiamo di trovare "caldo"). La temperatura va giù ed il suolo va su. Il sensore "distanza dal terreno" comincia muoversi rapido e ci avviciniamo a terra fino a 500 piedi. Basta uno starnuto e ci siamo. Va bene, andiamo a 5500, 6000, 8000; alla fine stacciamo il pilota automatico e tiriamo una cabrata liberatoria, quelle che piacciono e Dino. Sfioriamo una cima e raddrizziamo a 14700. Alla faccia di tutti i canguri ed i diavoli di Tasmania. Quelli volevano ammazzarci. Altro che 3500 piedi per avere visibilità! Il giochino ci scaraventa fuori rotta e di nuovo i due (Dino e Renzo) confabulano, danno ordini tipo "ridurre velocità" "abbassare" "vira qua e vira là". Con il Pierangelo cominciamo a stare in pensiero. Ci avevano avvisato che le bussole in Antartide potevano fare scherzi e tutte queste correzioni date a caso non promettono bene. Alla fine emerge la realtà: vogliono passare esattamente sopra Baia Terranova; e bassi. Sul primo punto concordiamo totalmente, quanto al "bassi", il volare tra monti di ghiaccio senza sapere quanto sarà alto il prossimo non possiamo accettarlo. Sorge una piccola disputa, prontamente rientrata. Schiacciarsi non è eroico - casomai "de mona" si dice da noi. Per cercare la rotta giusta prendiamo i comandi diretti e cominciamo a disegnare un serpente nel cielo, tentando un avvicinamento adatto ad un caccia, non ad un cargo. Scavalcato l'ennesimo monte si vede il mare e possiamo abbassarci "con juicio". Siamo quasi in rotta, se le coordinate che abbiamo sono "sane": S74* 41', E164* .07' - ancora poco e passiamo la linea di cambiamento di data. Sono rilevate da carte topografiche della CIA e dovrebbero essere buone. Sulle carte della CIA forse vi ho già detto; esistono e sono a disposizione del popolo tutto. Vediamo la zona dei campi, prospiciente il mare; e vediamo anche che sono spariti il lupo (di Tasmania) e la volpe (africana). poco male, forse una crisi di pianto da non divulgare. Poi vediamo anche accendersi la spia di portellone aperto. Ma Porca p... siamo alti e veloci.. qua si va in casino! Come nei migliori film, con Pierangelo impostiamo una discesa rapida e riduciamo la velocità e... andiamo a vedere. Ebbene sì. I due sono davanti alla rampa che si affaccendano a gettare fuori finti paracadutisti, manichini, che in qualche modo ci hanno nascosto con perizia. Come idea non è male, è carnevale, non corriamo più pericoli immediati. Ci mettiamo a ridere, chiudiamo e si torna ai posti di lavoro. Ci aspetta un atterraggio non semplicissimo. Smentiti dai fatti. La pista è illuminata, visibile, con un approccio lungo per perdere quota. La prendiamo anche oggi in contromano, per non correre il rischio di fare evoluzioni fuori pista, sul ghiaccio, dovendo manovrare per il percorso verso le piazzole. Tiene bene e si frena bene; brecciolino più ghiaccio evitano quei fastidiosi fumi di sabbia che solleviamo di solito. Andiamo all'area di sosta, zona pompa - ci sono i militari quindi è rossa; il mistero continua. Abbiamo raggiunto S77*, i Lagunari in Antartide sono 6... e nonni (o baffi, fa lo stesso). Via tutti i contatti e ci prepariamo a scendere, dalla porta principale. Tenuta "calda", rigorosamente blu, con Mao, scarponi neri, foulard alla vigliacca (fuori, legato distrattamente con leone in vista) e testa coperta da una lana, sempre blu, uso incursore, dotata pure lei di Mao in spolvero. Splendidi! Lagunari... Azione! e giù dalla scaletta a farci ammirare. Sono le 11 e qualche minuto (credo vada anche considerato il salto di un fuso - non siamo stati in aria 6 ore e mezza) Da domani ogni giorno è buono per l'ultima tappa. Forte e chiaro San Marco!

Lagunari in Antartide



Sopra: mescolando il vapore alle nubi. Sotto: per la prima volta le scie di condensazione.





"Le discese ardite e le risalite" - Lucio Battisti // qui c'è mancato veramente poco alla fritta



Dopo il monte il mare - S74* 37.79', E163* 58.89' - Baia Terranova è quasi sotto di noi



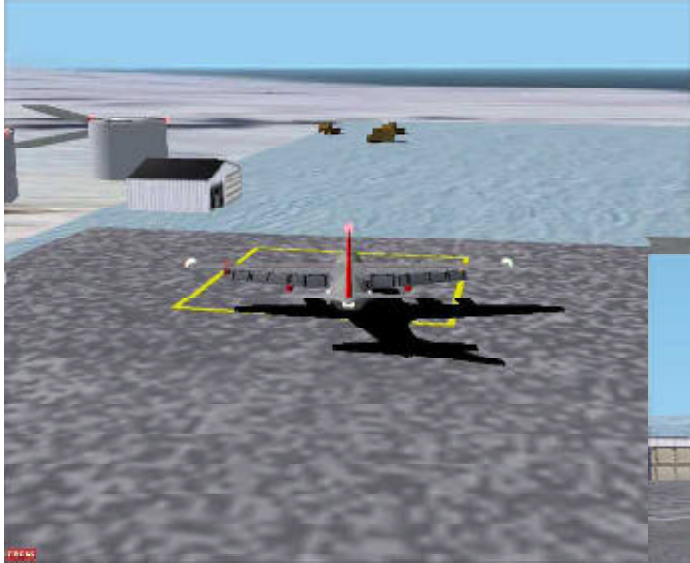
Fuori uno e due1
Dino e Africa hanno agito ancora!



Il ghiaccio dell'Isola di Ross



Le fasi dell'atterraggio a Mc Murdo Base.



MC MURDO BASE - ANTARTIDE

19 febbraio 2004 - McMurdo Base - Antartide - Rapporto bis Ore 19.40

Abbiamo lasciato ora il ritrovo equipaggi e gente varia. Accoglienza ottima e tante chiacchiere. Quanto a cibo è meglio il nostro preparato dalla nuova coppia lagunar-internazionale. Da una delle chiacchiere è emersa una notizia sconvolgente (in parte). Avevamo deciso di arrivare a Gondwana perché il punto più vicino ai nostri. Dalla ricognizione era emerso il campo di Bella Tierra Nuevo, che guarda caso era assolutamente vicino. Parlando con il personale quasi stabile della base, ci hanno raccontato che questa base era un tempo del Brasile, ma non si sa quale tempo. Abbiamo le coordinate esatte grazie ai riferimenti nautici. Fate attenzione $S74^{\circ} 40.39'$; $E164^{\circ} 07.25'$ — sono identiche a quelle che abbiamo ricavato dalla mappa CIA. Bella Tierra Nuevo è quasi certamente Baia Terra Nova - Italia. Abbiamo delle foto che mostrano un C 130 decollare dalla nostra base ed alcune che mostrano i vari rilievi che la compongono. Come nella ricognizione. Non occorre che gli amici ci vengano incontro: gli arriviamo a casa. Vi allego alcune foto, che il gruppo Lagunari considera prove certe. Pertanto abbiamo deciso di atterrare su quella pista. Guardatevi le foto (assolutamente vere, tratte da spedizioni precedenti) e traete le vostre conclusioni. Abbiamo ragione o no? Il Beaver è già stato montato ed è pronto. Lo hanno messo nello stesso hangar dove stava l'executive. Date un'occhiata alla temperatura - ultimo "orologio" in basso a destra - $-40^{\circ} C$ al coperto. Ci faranno partire dalla pista di ghiaccio. Basta avvisare per tempo perché ci dicono che prima del nostro arrivo lo trainano sul posto, lo mettono in moto, lo scaldano e rabboccano la benzina utilizzata. Non male come servizio questo albergo. San Marco! Lagunari in Antartide

Il Beaver "al caldo"



SAN MARCO RISUONA PER BAIA TERRA NOVA

il grido di San Marco risuona per Baia Terra Nova - Antartide Italiano

21 febbraio 2004 - Baia Terra Nova - Antartide "italiana"

State guardando tranquillamente ciò che vi pare, verso le 10 di sera di venerdì 20 febbraio, svegli o mezzi addormentati? Qui sono le nove di mattina e siamo già in volo da mezz'ora verso Baia Terra Nova. Proprio così amici, il viaggio sta per terminare. Abbiamo usato la giornata di ieri per mettere a punto i dettagli. Non è uno scherzo fare quasi 200 miglia sul mare gelido e gelato. È arrivato il momento del Beaver, il "castoro". Ha viaggiato tranquillo nella pancia del grande fratello, ha preso aria in Africa, ora è nel suo elemento: il freddo. Non rimpiangerà certo l'Alaska ed il Nord Canada. Lo abbiamo lasciato al coperto, come avete visto. La mattina dopo, doverosamente è stato oggetto di visita. Batteria a 17 V - non basta per l'accensione - olio da spalmare sul pane, porte da aprire a fatica. Comprendiamo perché il personale della base ha deciso di prendersi cura di lui. La rotta è decisa: Renzo ha rifatto per la decima volta la riga sulla carta ed ha deciso, prua a 202°, poi aggiustamenti in volo. Ora ci manca un piano di carico. E già; i posti "seduti" sono tre, uno per il pilota ed un divanetto da due (circa), il resto è vano di carico. Ci avevano consegnato un uccellino civettuolo, che abbiamo ridotto ai minimi termini. Per capire cosa intendo guardatevi le foto. Alla fine decidiamo che al posto di pilotaggio ci sarò io "lagunare"; compagni di sedia "direttore" e "africa". Dietro su morbidi cuscini che ha acquistato in Egitto "DD - the Great" che ha anche personalizzato il posto con il suo nuovo titolo di "lupo di Tasmania". Il peso: dedotto carburante, noi 4 ed un piccolo bagaglio a mano (calzini, mutande, una serie di foulard da distribuire se e solo se ci saranno dei meritevoli l'onore, rimangono disponibili kg 500 per varie ed eventuali. per la precisione sono libere 1154 libbre. Si decide per 3 cartoni da 6 di Pinot Grigio, reballati antigelo = 60lb; l'operazione cibaria catartica preparata ad Adelaide = 160lb; una radio di servizio autonoma (trovata qua per caso - «no se sa mai») con relative batterie e spare parts = 120lb; canotto gonfiabile automatico salvagentato e capotta relativa, per noi + radio e pacco viveri = 350lb; avanza peso libero - non so se avanza spazio. Nel frattempo è arrivato anche un messaggio augurale che riprendiamo in pieno

Ciao e benvenuti in Antartide, siamo lieti della bella notizia, in questi due giorni il vento si è attenuato molto, forse sapeva del vostro arrivo..., invece la neve continua a fioccare incessante, è arrivata l'Italica davanti la base, ormai manca poco alla chiusura. Mi raccomando l'equipaggiamento, qui il freddo non perdona! Aspettiamo il prossimo messaggio, quello dove ci comunicherete il vostro sorvolo su Baia Terra Nova. Buon volo e a presto. Guido

Evidentemente hanno spedito prima del nostro passaggio, oppure non hanno visto. Eravamo alti e, purtroppo, senza scie; oltre i 4000 metri. Peccato anche per i "paracadutisti" - chissà dove li ha portati il vento (soffiava a 30 km/h). per l'abbigliamento non c'è problema. Non abbiamo quelle belle giacche arancio - contiamo su una generosa donazione - ma abbiamo dei completini a "pelle" in puro merinos raccolta direttamente dal vello delle pecore in Australia. Seguono i multistrati extramorbidi e flessibili di vari tecno-materiali, neanche un bottone in metallo per non lasciarci la pelle attaccata sopra, e, a finire, una tenuta che faccia risaltare la nostra lagunarità. Forse pacchiano, ma extra figo. Il bello di non avere le stellette sul collo è poter disporre del proprio abbigliamento senza limiti. E noi lo facciamo, o se lo facciamo. Guardiamo gli americani trainare il Beaver, già preriscaldato, con una sorta di motoslitte. Sul ghiaccio basta pochissimo a farlo scivolare. Sulla pista rialzano le ruotine, staccando gli sci da terra; è più facile tenere la direzione in rullaggio. Pierangelo racconta delle prove effettuate. Atterrare (non sprofondare) sulla neve fresca non è difficile e consente anche una certa manovrabilità e la possibilità di

rallentare e frenare. Discutiamo sulla manovra se troviamo una pista dura a ghiacciata. Decidiamo per flap 100%, tentativo di abbassare le ruote per far peso a terra, appena sotto i 40 nodi cabrare tutto per far affondare il ruotino di coda, uso ancora, spegnere immediatamente il motore per non avere trazione residua. Ci sembra una scelta saggia e ci dirigiamo all'imbarco. Dino sprofonda nel suo vano tipo harem, noi ci stringiamo davanti. Il motore è caldo e ronfa bene, anche se non raggiunge la temperatura minima per la testa del cilindro. Elica a zero, qualche giro più veloce e siamo in condizioni di partire. Basta ridare passo all'elica e cominciamo a scivolare; tenerlo dritto è un problema. Stacciamo e rientriamo i ruotini. Fa anche caldo, -25°C , con nuvoloni neri che fanno paura. Che sia la neve di cui parlava Guido? In un battibaleno siamo sul mare. Ci hanno detto di tenerci bassi, sotto le nubi, ma questo identico consiglio ci ha già fatto correre brutti rischi. Panorama da vedere non c'è; alziamo sui 3000 piedi e poi andiamo su e giù, destra e sinistra, puntando il famoso 202 fissato da Renzo. Il vento soffia a 3 nodi, quasi di prua, e non disturba particolarmente. Non è come stare sul bestione; se uno soffre di mal di mare (o di aria) qui ci lascia l'anima. Ballonzoliamo, beccheggiamo, rolliamo ad ogni minimo tocco sul volantino. La temperatura fa la sua parte e scende sotto i -40°C . Non c'è display numerico e la lettura è un po' approssimativa, Penso di aver visto un -48 attorno ai 4000 piedi. Dentro non si sta poi male. Il duo ha preparato thermos di caffè che va giù come rosolio. Sani sapori domestici. Il vento sparisce improvvisamente, lettura 000/00; ottimo. Tanta acqua davanti, dietro, di fianco. Per orizzontarci meglio abbiamo puntato un NDB sulla frequenza di BTN - 300 qualcosa-herz. Per chi di queste cose non si occupa una piccola spiegazione. I Radio Beacon nascono durante la Seconda Guerra per aiutare i piloti di ritorno dalle missioni. Si volava a vista, ma specie sull'Inghilterra la "vista" non sempre era possibile. Ogni campo emetteva da un'antenna apposita un segnale in morse per il riconoscimento del campo. Ad ogni campo corrispondeva un valore numerico da impostare su uno strumento di bordo. L'ago di detto strumento si dirigeva verso l'emittente; puntando sempre lo stesso ago sul Nord magnetico si arrivava dritti sopra l'antenna. I dati in nostro possesso dicono che l'NDB di BTN è 300; e così abbiamo regolato lo strumento - visibile nelle foto - sperando che la notizia non sia menzognera. A 102 miglia (presunte) dall'arrivo mi arriva in cuffia un segnale morse. Non so se sia



Rullaggio sulla ice runway a Mc Murdo

quello giusto, ma non si può dire che la zona sia piena di basi. Regoliamo la prua di conseguenza e cominciamo a scrutare il mare in attesa di terra. A 80 miglia sembra di scorgere qualcosa. Sono otto occhi, compreso il Dino che guarda dietro le nostre spalle, famelici di segnali positivi. Falso allarme. Riprendono le nubi, che ci avevano dato pace per un buon tratto. Stavolta scendiamo per evitarle, senza effetto. Finalmente terra, a circa 60 miglia, ma è solo una punta che costeggiamo. Ormai dobbiamo esserci. All'orizzonte si compone una lingua grigio scura, che di colpo si innalza sul mare. Costa alta e frastagliata. Siamo a sole 20 miglia dall'arrivo - della base neanche ombra. Ci portiamo sul mare. Memore di una brutta esperienza in Africa, dove ero finito a motore spento per mancato cambio di serbatoio, passo a quello posteriore anche se nel prodiero di benzina c'è ne ancora. Individuiamo la base, per prime le antenne sul monte (collina). Siamo tutti tesi e Pierangelo mi aiuta nella manovra ripetendo le procedure. Carburante su "hot", "fuel pump on" [ndr. questi due passi servono a mettere il motore in condizione di non spegnersi nelle manovre, ingolfandolo un poco per evitare strappi quando si smanetta per perdere o guadagnare quota rispetto al pista], elica massima trazione, giù i flap 3 tacche, virata per allineare, giù tutti i flap, ridurre fino a 40 miglia orarie, pattini quasi sull'acqua, sollevare il muso, pronto a posare. Porca miseriaccia! Era tutto il tempo che miravo due luci rosse ed ero esattamente al centro delle due, pronto per l'applauso. Errore; erano di fianco alla pista! Di fronte gli edifici. Tutta manetta, che causa la precedente manovra non risponde (è fatto apposta!). Qualcosa succede; via una tacca di flap, riprende, via il "hot", via flap, via la pompa, accelera, alza, via tutto e strappa in alto, vira verso il



mare - di fronte la collina - e vai per il giro classico. Alla faccia del volo a vista. Se qualcuno guardava forse ha pensato ad una manovra di saluto ed esibizione aviatoria. Dentro si sudava freddo e l'odore dell'adrenalina quasi si sentiva. Riavviciniamo nel modo giusto e posiamo; lunga scivolata verso un qualcosa che sembra una "shell", una copertura per mezzi, dove sta anche un elicottero. Uso il metodo Pierangelo per fermare, e funziona. Siamo ancora distanti. Riavvio e manovro come un pattinatore su ghiaccio; siamo molto lenti e ci fermiamo senza patemi. Sono pressapoco le ore 11 del 21 febbraio 2004. Siamo a Baia Terra Nova. Due minuti per prendere fiato e scendiamo. La neve ghiacciata scricchiola sotto le suole. Personale nisba. Non ha importanza; siamo arrivati sani e salvi, senza danni anche al prezioso carico "italico". Questi voli hanno rinforzato la nostra pazienza e la nostra amicizia. Ci guardiamo attorno un po' persi ed aspettiamo. Qualcuno si farà vivo. Alla voce! San Marco!!

Lagunari (A.L.T.A.) in Antartide



Gli interni del Beaver



La stanzetta del Dino Nazionale



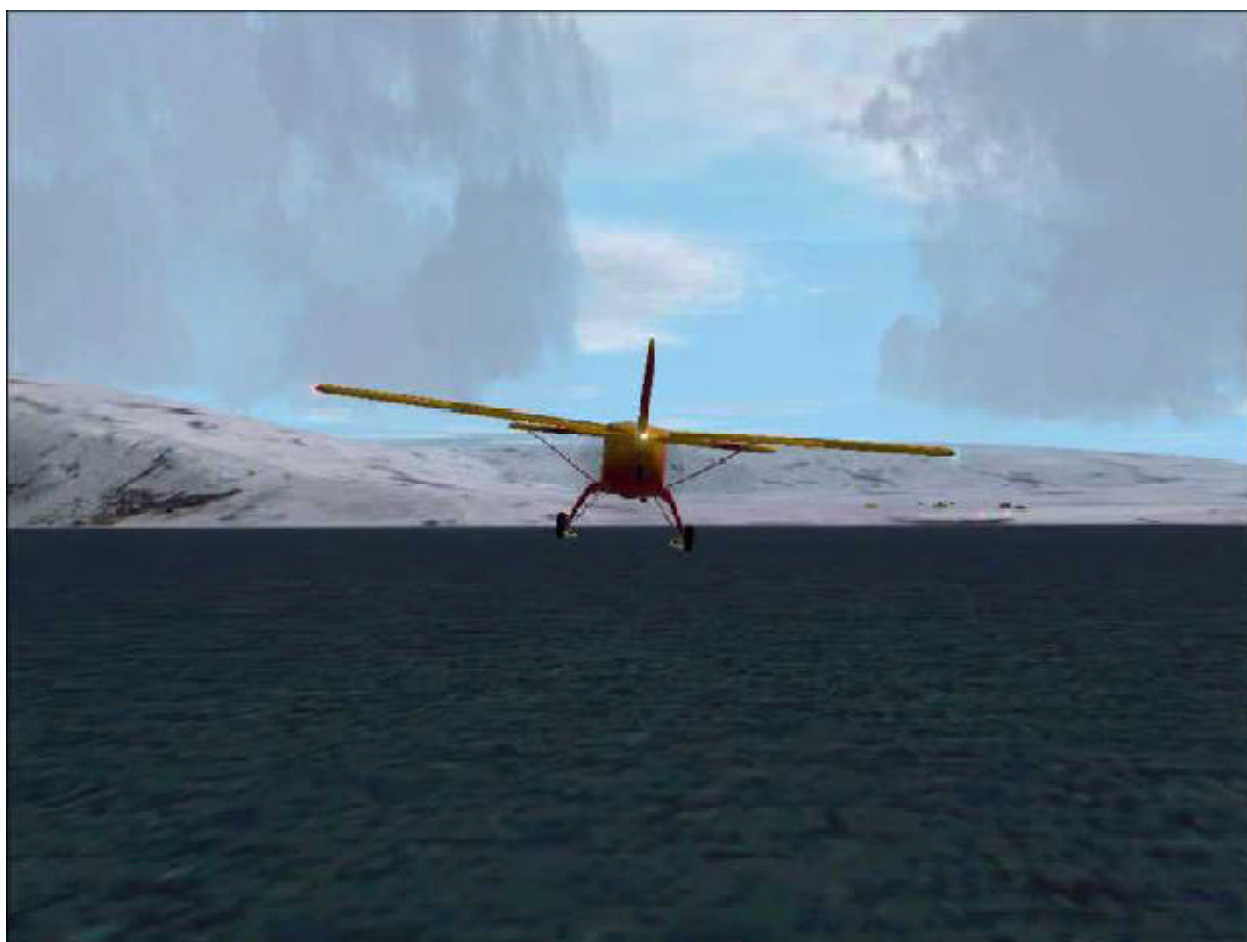


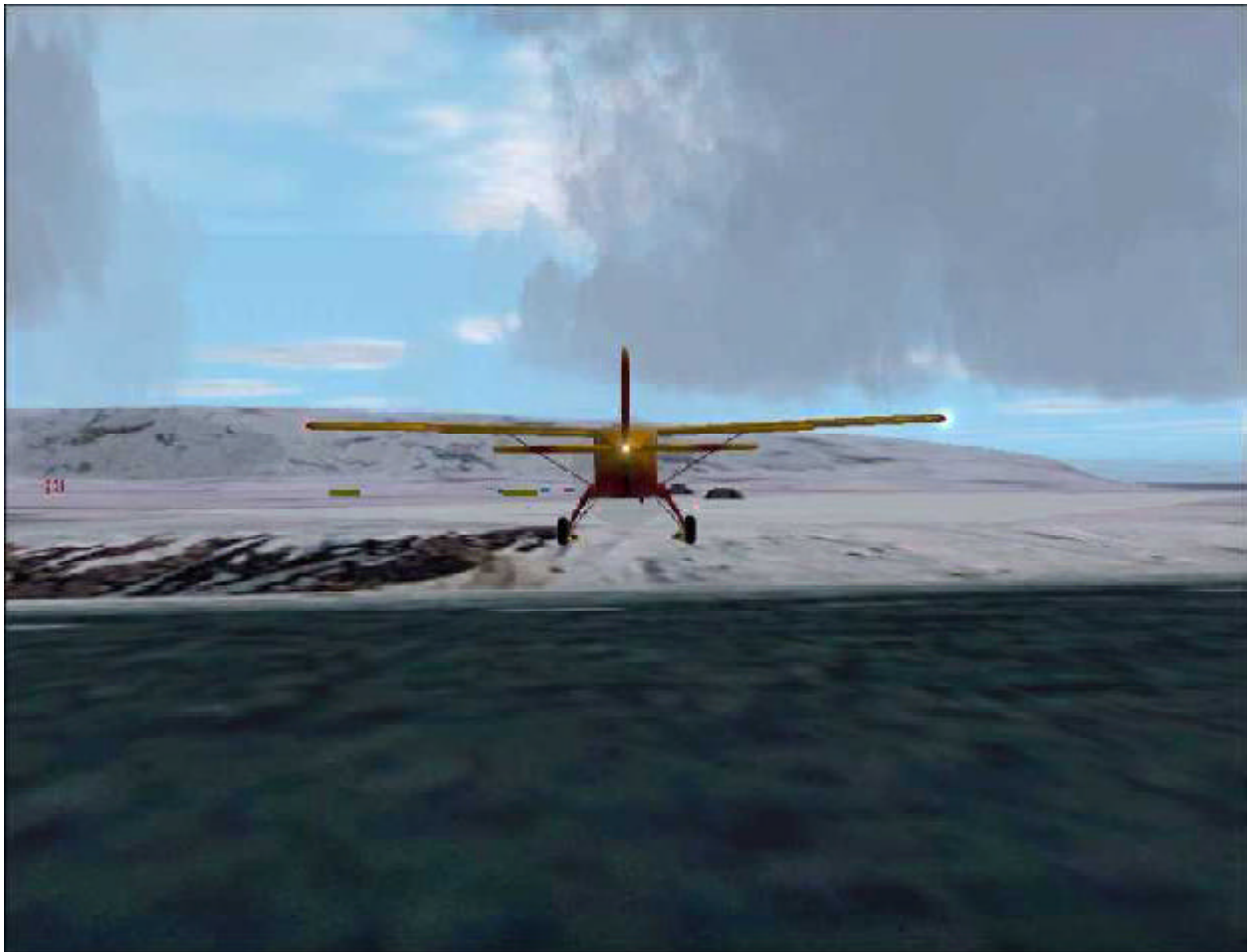
Sopra: ancora un lembo di terra. Sotto: un raggio di luce ci illumina.





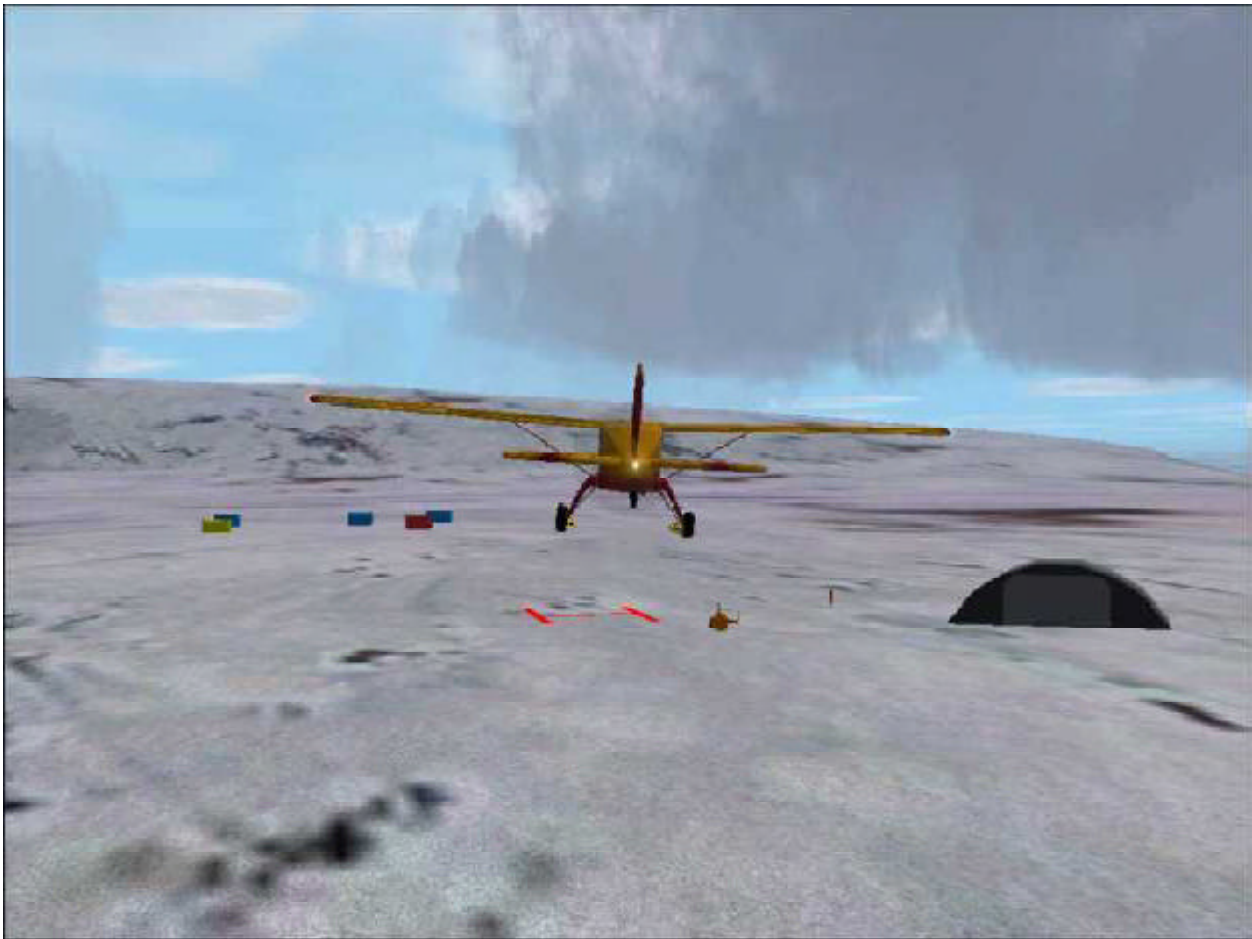
Sopra: la costa. Sotto: finalmente la base.





Sopra: dritti verso la pista. Sotto: peccato che siamo completamente di traverso!





Sopra: potente riattaccata. Sotto: adesso siamo nella direzione giusta.





Sopra: ghiaccio italiano. Sotto: rullaggio alla ricerca di un parcheggio.





Sopra: ail motore tace. Sotto: il nostro aereo.





Sopra: Lagunari A.L.T.A. in Antartide. Sotto: knock out (olio duro e batteria a zero).



Ecco la traduzione dal "vecio ciosoto" (dialetto chioggiotto primi novecento), all'italiano, della famosa, si fa per dire "Leggenda del Cason dei Sette Morti" magistralmente raccontata a pagina 53.

«Insomma...era una notte che il vento di Scirocco ti strappava via la cerata dal corpo; una pioggia che Dio la mandava a rovesci che sembravano secchiate d'acqua lanciate dagli Angeli nascosti dietro le nuvole scure come il catrame, carichi di maltempo e neri come il peccato, che anche con soli due o tre metri di profondità d'acqua sotto la prua, c'era un'onda alta e lunga che avrebbe potuto rovesciare la barca da una parte.

Dentro la barca, un piccolo "bragozzo" (tipica barca da pesca chioggiotta, a fondo piatto), varato ai tempi che Garibaldi passò per Chioggia (1866-II° Guerra d'indipendenza), costruito per navigare all'interno della Laguna veneta e quindi al di qua dei "Murazzi" (Opera d'ingegneria idraulica voluta dalla Serenissima a difesa della laguna, dal mare aperto), erano in otto, quattro vecchi pescatori con il viso intagliato dalla salsedine, tre giovani con dei muscoli grossi così e con i capelli impomatati (come si usava negli anni '20/'30), e che pensavano solo a fare l'amore e per ultimo, un ragazetto di otto-nove anni che fungeva da mozzo. Ad un certo momento le raffiche di vento si fanno così forti e continue, che il capo barca ritiene opportuno attraccarsi ad un "Cason" (manufatto a guisa di casa-capanna, da lavoro, rifugio, fatto di canne palustri, tetto alto, acuto e spiovente, il Cason a volte è piantato su palafitte in mezzo alla laguna veneta), poco lontano, che andare a sedersi con le conchiglie, sul fondo della laguna (significava, annegare).

Arrivano al "Cason" abbandonato e sperso in mezzo ad uno specchio d'acqua circondato da canne palustri e isolotti che appena spuntano dalla superficie, accendono un fuoco nel focolare di pietra e fanno le braci per arrostire quelle due o tre anguille che si erano perse nella loro rete prima che la tempesta scoppiasse. L'anguilla, come tutti ai tempi, sapevano a Chioggia, va arrostita recitando il Santo Rosario, perché avrebbero potuto essere anche pescatori di frodo, ma sempre alla Santa Vergine Madonna di cui c'era la statuetta di legno in Chiesa di Sant'Andrea, loro erano devoti.

E dopo ogni Mistero e Ave Maria recitata, il più vecchio d'esperienza di cambusa, capovolgeva l'anguilla stretta nella graticola, così che la cottura avveniva a lento, per bene, gocciolando il grasso sopra il fuoco che bruciacciava scoppiettando ed il pesce ne risultava molto più buono che se avessero cotto con fuoco vivo ed in velocità.

Nel mezzo della recita del Santo Rosario, sentono un tonfo sordo contro la bitta di legno del pontile d'attracco fuori del "Cason" e capiscono che si è attraccata una qualche imbarcazione. Nessuno vuole andare a vedere chi è arrivato ma sentono i passi di questi che cammina sulle tavole della passerella e su per la scaletta d'accesso.

Chi sarà in questa notte da ladri, che voga alla valli-giana (cioè alla maniera veneta, all'in piedi, guardando la prua, posizionati quasi a poppa con due remi incrociati, spingendo in avanti e dando il verso giusto nell'estrarre e affondare la pala del remo dall'acqua), senza far sentire lo sciacquio della voga?

Una cacciatore che si è perso? O peggio, un Guardapesca, o un agente della Guardia di Finanza della Caserma dell'Isola di San Domenico? Impauriti, vedono entrare appena illuminato dalla luce delle braci, un uomo vestito da marinaio, pallido, sbiancato, come un morto, la stoffa degli abiti color blu scuro, con i bottoni dorati e la maglia a righe che si usavano nella marineria di piccolo cabotaggio ed in specifico sulle "tartane", meno, e sui "trabaccoli" (sorta di barca panciuta da carico, in legno, abbastanza comune alla fine del '900, in tutta la costa del medio-alto Adriatico), che andavano a caricare in Istria ed in Dalmazia. L'uomo è tutto bagnato come fosse appena venuto fuori dall'acqua e sulle aperture delle tasche si notano fuoriuscire, alghe da fondo e gusci di cappelunghe ormai morte. Con una voce che si sente solo in chiesa, rimbalzare tra le colonne marmoree e le canne d'organo, dice: "vorreste dare anche a me un pezzetto d'anguilla, che ho una fame che mi buca le budella. È molto tempo che non mangio!". I quattro pescatori anziani che nella vita ne hanno viste di tutti i colori, dicono: "se anche gli altri dicono di sì, possiamo dartene un pezzetto".

Ma i pescatori più giovani, spavaldi e pieni di fame, che le cose del mondo fuori di Chioggia conoscevano poco o per niente, rispondono: "l'anguilla è piccola e forse non ce la facciamo a mangiare neanche

noi. Non ti diamo niente!”. Il capobarca che invece sospetta qualche cosa, gli dice:”torna quando abbiamo finito di recitare il Santo Rosario e l’anguilla è arrostita e poi vediamo se si può levarne un po’ per te”. Il marinaio, a quelle parole, va fuori sotto un velaccio vecchio che fungeva da tenda e si mette ad aspettare. Quando la recita del Santo Rosario è finita e l’anguilla cotta, tutti assieme si mettono a mangiarla accompagnata da enormi fette di polenta bianca già fatta e portata via da casa e facendo finta di dimenticarsi del marinaio, ma... questo riviene ancora dentro il rifugio e domanda:”me ne date dunque, un pezzo?”. Gli anziani pescatori tacciono, il Capobarca sembra tutto preso a caricarsi la pipa di terracotta di scuro e forte trinciato, i giovani pescatori si passano la bottiglia di vino di Verona (nome di fantasia dato ai tempi a qualsiasi vino rosso), rosso come il sangue del Signore che c’è sul Crocefisso nella Chiesa di San Domenico, nessuno dice niente ed il marinaio, senza proferir parola neanche lui, esce e se ne va sotto il velaccio che fa da tenda. Quando hanno finito di mangiare, i pescatori tutti, ruttano e scorreggiano in giusta ed educata proporzione, pisciano in fra mezzo i buchi dei vecchi paglioli (tavole di legno che servono a separare le “Centine” -fondo della barca-, dalla superficie di calpestio dei natanti di allora), si avvoltono con i mantelli di panno grosso che intanto si erano asciugati al calore del fuoco e poi si mettono a dormire. Solo il ragazzino che fa il mozzo, sta sveglio per accudire al fuoco. Sta proprio dando una rinvigita alle braci morenti, quando il marinaio viene dentro e gli dice: ”mi avete lasciato senza mangiare, malnati! Adesso ci penso io ad ingrassarvi!”. ”Fermo!” gli dice il mozzo. ”Fermo! Io ti ho tenuto da parte la mia porzione! Se la vuoi mangiare, è tua!”. Il marinaio mangia quello che il mozzo gli porge e lo guarda infine negli occhi e gli dice: ”domani mattina, quando farà sereno e la burrasca si esaurirà, non impaurirti! Vedrai che qualcuno verrà a prenderti!”. Il mozzo non capisce il senso di queste parole, si raggomitola e dopo poco tempo anche lui dorme e russa. La storia qua, si fa un poco incerta; chi dice qua, chi dice là, ma il fatto è, che il giorno dopo, verso il tramonto quando il disco rosso del sole che scompare a Ovest, dietro la “Palude di Cona” (confine della Laguna Sud-Ovest che interessa il territorio del comprensorio di Cona), quelli che erano andati in cerca dei pescatori di frodo che non si erano visti tornare nel porto-canale alla riva di stazionamento, trovarono il ragazzino che faceva da mozzo, seduto sulla prua del “bragozzetto”, con i piedi a penzoni sull’acqua, che batteva i denti dalla paura e dal freddo, ma tutto bagnato di sudore, che ripeteva senza mai fermarsi:”...non si svegliano più...non si svegliano più...non si svagliano più...”.

Da quei tempi di accadimenti torbidi e di prodigi misteriosi, la Valle da Pesca si chiama, ”la Valle del Cason dei Sette Morti” (in effetti sulla cartografia ufficiale della laguna sud-ovest, viene riportato testualmente il nome di detta località!).

Del ragazzino che faceva il mozzo, dicono che andò poi imbarcato come cuoco a fare il marinaio nei grandi bastimenti che andavano anche in Giappone; i sette pescatori ingordi dormono nel cimitero di Pellestrina (piccolo centro di pescatori sito quasi all’estremo sud della lingua di terra che separa l’Adriatico dalla Laguna), i medici legali che fecero l’autopsia, riscontrarono che i sette avevano i polmoni pieni d’acqua, chissà.....ma Voi ricordatevi: se in una notte di tempesta la forte corrente in entrata vi gira la barca come una mezza scorza di noce in un vortice e lo Scirocco spinge la poppa dell’imbarcazione verso l’interno della laguna, contro le Valli da Pesca e se vi si abborda una barca condotta da un marinaio vestito di blu scuro e con i bottoni dorati, se egli vi dovesse chiedere cibo, dategli sempre da mangiare.....»

Lagunare Dino Doveri

FINE

24 febbraio 2004