

IN VOLO SU DUE MARI

A cura della redazione

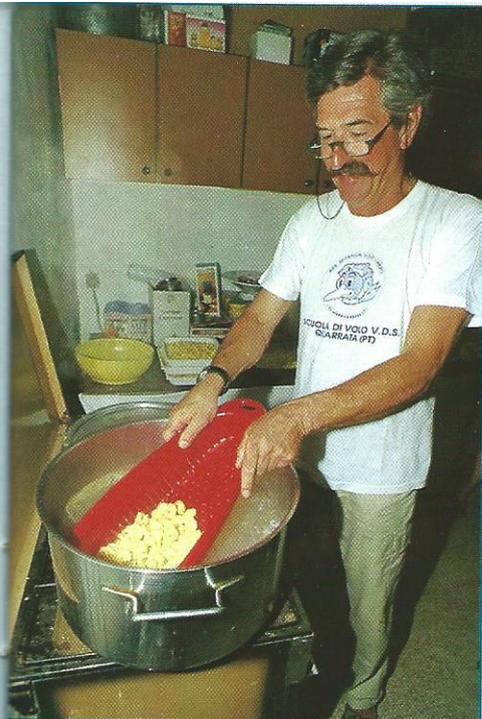






Dopo aver letto i resoconti di voli tra Italia, Marocco, Turchia, Capo Nord, per qualcuno l'idea di un raid che somiglia più ad una goliardica scampagnata fra amici, piuttosto che ad un'avventura macina-chilometri, può sembrare poca cosa, ma il Raid dei Due Mari, che ha visto per la prima volta Aviazione Sportiva impegnata nell'organizzazione di un viaggio di gruppo in Italia, è stato un evento unico, che ha confermato in pieno le nostre aspettative e soprattutto ci ha indicato una strada che si è rivelata vincente: raid sì, ma per i veri velivoli VDS, **cioè per tutti**, dai tubi e tela, ai deltaplani a motore, ai velivoli da 200 km/h. E prendendo il meglio dell'esperienza fatta in questi anni all'estero,

abbiamo deciso di fornire ai piloti un supporto logistico sul modello di quanto fatto dai francesi, con assistenza a terra ed in volo, con una attenta pianificazione delle tappe e con la possibilità di cambiare programmi, secondo una linea di tratte alternate, anche all'ultimo momento, per garantire a tutti la massima sicurezza e... il massimo del divertimento. Ci siamo riusciti, e la fortuna non c'entra, anzi: le prime due giornate sono state veramente difficili a causa delle condizioni meteo sfavorevoli che hanno imposto uno stop forzato, ma a fine raid tutti sarebbero stati pronti a ripartire subito, nonostante la stanchezza ed i sette giorni passati in giro per l'Italia; l'idea del giro tra Tirreno ed Adriatico è



Ecco come inizia il raid per Renato e Gianfranco, con un fuori rotta di 60 km!

Gli amici del Club Deltasport di Gaggio in Piano hanno preparato un'accoglienza memorabile

A Quarrata si scherza sulla direzione per il mare, nessuno immagina come andrà a finire la tappa...

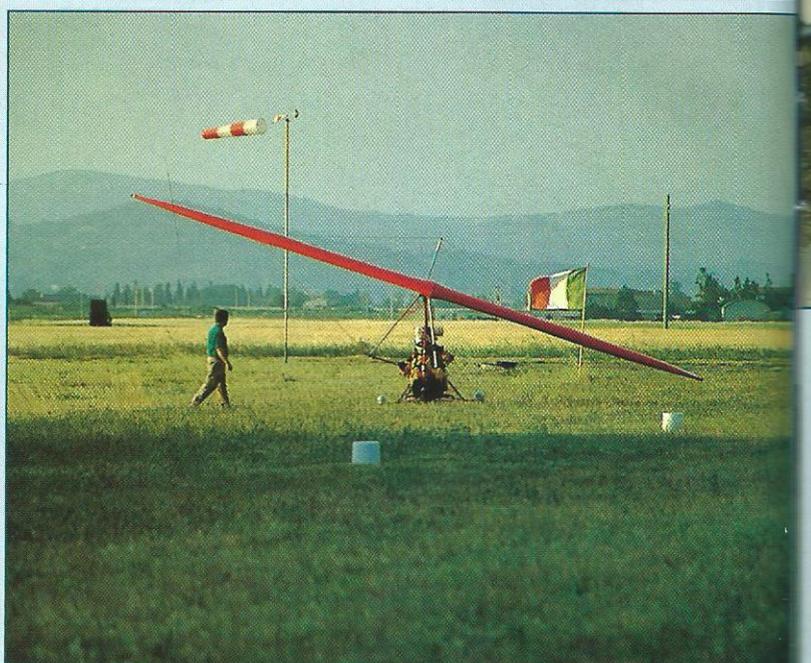
Mimmo Buoncristiani, lascia la cloche per i fornelli, dimostrando anche in questo campo una consumata maestria

La "Stratna coppia", Giorgio e Giancarlo, durante la siesta prevolo

Il vento si presenta così, fortunatamente senza arrecare danni al delta di Renato

venuta lo scorso anno a Luca Colombo, partito da Ozzano con una decina di amici e fermato purtroppo dalla meteo sfavorevole. Con Luca ci siamo poi trovati a novembre nel Sahara insieme agli amici di Grand Sud Evasion, un'organizzazione rodada ed efficiente, pur se a nostro giudizio migliorabile in alcuni aspetti eccessivamente rigidi ed adattabile alle esigenze italiane: abbiamo così deciso di organizzare un raid che fosse innanzitutto alla portata di tutti, quindi con tratte relativamente brevi e sempre previste almeno in due voli giornalieri, per consentire ai velivoli lenti di effettuare il necessario rifornimento, e all'organizzazione di poter intervenire in caso di necessità in tempi brevi; le tappe

sono state poi programmate su campi ed aviosuperfici che consentissero la necessaria recettività (e la presenza di ristoranti ad hoc, visto quanto mangiano i piloti in vacanza...), e la possibilità di voli locali di grande suggestione. Inevitabile scegliere un punto di partenza centrale, Modena nel nostro caso, ed un secondo punto di ritrovo per gli equipaggi provenienti da sud (Piombino) ad evitare una doppia traversata dell'Appennino nella stessa giornata. L'assistenza è stata fornita con un pullmino (condotto da un super pilota!) che si è occupato del trasporto bagagli, degli spostamenti dei piloti e del rifornimento del carburante, ed anche questo aspetto ha funzionato bene, con un coordinamento impeccabile tra

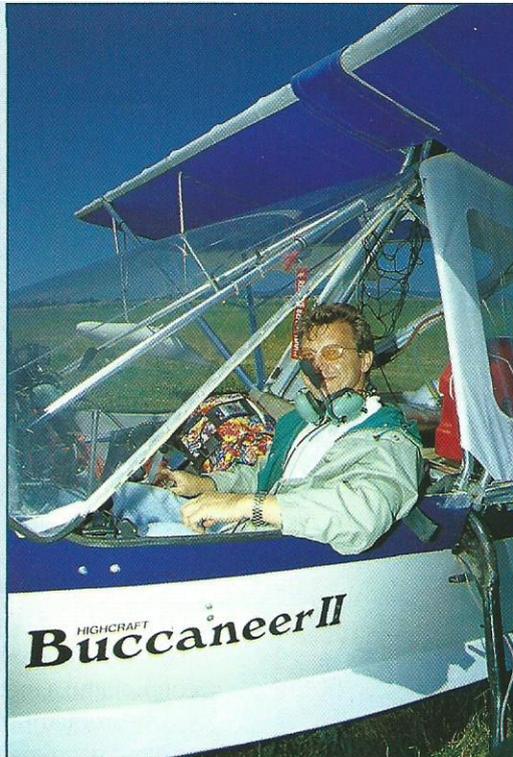


terra ed aria. L'unica relativa libertà lasciata a tutti è stata quella del pernottamento: per contenere al massimo i costi (e per consentire anche iscrizioni dell'ultim'ora) l'organizzazione si è limitata ad effettuare prenotazioni alberghiere di massima per coloro che lo hanno richiesto, lasciando liberi i piloti di dormire in tenda o con la sistemazione più opportuna, ed anche questo aspetto è filato tutto sommato liscio, grazie soprattutto a quel minimo di fantasia e di spirito di adattamento che è richiesto in situazioni del genere. La sicurezza è stata la principale preoccupazione e, pur con alcuni punti che possono essere migliorati, le scelte dei percorsi e dello stop di un giorno sono state corrette, così come la programmazione delle due formazioni per l'atterraggio in aeroporto, e... l'uso della radio! Noi ci auguriamo che questa situazione di assoluta ipocrisia che è tipicamente italiana venga sanata al più presto, con la proposta di autorizzazione all'uso facoltativo della radio di cui si sente parlare da tanto, sta di fatto che senza radio si vola benissimo, ma volendo mantenere un costante controllo su gruppi numerosi, è una necessità. Ovvio poi che sia indispensabile quando, come nel nostro caso, si va ad atterrare su di un aeroporto militare! E prima di passare alla cronaca di tutto quello che è successo un'ultima annotazione, forse la più importante: messe da parte velleità di avventura e di conquista dell'ignoto, sono

bastati due giorni a piloti di estrazione e cultura fra le più diverse, per creare un unico fantastico gruppo, affiatato, allegro e spensierato, tutti sullo stesso piano, tutti felici di condividere la gioia del volare insieme... non scorderemo mai, al ritorno dall'isola d'Elba, su di un mare azzurro come mai, con i cumuli di bambagia alla nostra altezza, l'esclamazione per radio di un pilota: "Ragazzi, com'è bello volare!"

15 GIUGNO, GIORNO "ZERO"

L'appuntamento con Luca è sul campo di Mezzana Bigli, da Nando Groppo, mentre Daniele Manno sta già volando il suo raid personale, giusto per acclimatarsi, con circa sei ore di volo: decollato la mattina da Foggia, si incontrerà con il gruppo a Gaggio in Piano, a Modena, scelto come base di ritrovo e di partenza, ed in effetti sono molti i piloti che decidono di anticipare di un giorno l'arrivo, per essere pronti la mattina di sabato con i controlli ed il pieno già fatti. Prima di decollare da Mezzana si fa un check finale di tutto il materiale (ad ogni pilota sono stati forniti i necessari ausili alla navigazione, dalle carte aeronautiche, alle piantine dell'aeroporto di Grosseto, ad una serie di "raccomandazioni" sui decolli ed atterraggi da campi corti, in quota e sul volo in montagna), tutto sembra a posto e... si va. Le notizie



relative alla tappa dell'indomani, quella di Pistoia... è bastato sbagliare riga nella lista dei waypoints per creare un mix terrificante! Prima che sia completamente buio facciamo una ricognizione del campo per decidere il punto migliore per il decollo, e restiamo d'accordo che domani mattina alle sei i due velivoli partiranno per raggiungerci a Modena. Se questo è l'inizio... La sera a Modena siamo semplicemente stupiti dall'affetto con cui Amedeo e gli amici di Gaggio ci accolgono: insistono per offrire a tutti una mega cena con ogni ben di Dio (si comincia bene!) e poi la serata finisce con musica dal vivo, risate ed allegria a mille... e ovviamente da bravi piloti si va a letto tardi...

Flavio in volo sul mare di Cecina, in aria laminare ma con circa 50 km/h di vento contrario

A 130 di indicata abbiamo una ground di 65 km/h, vuol dire esattamente 65 km/h di vento contro!

Massimo atterra a Piombino con il suo Racer, in condizioni decisamente difficili

Daniele ha intaccato il casco nella botta presa per la turbolenza!

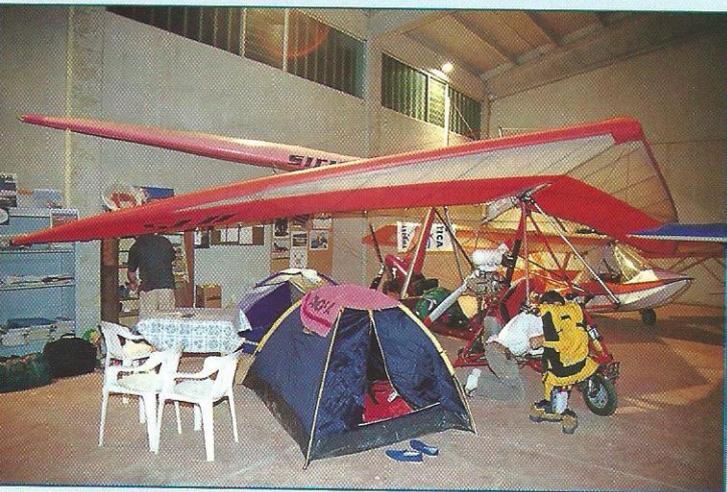
Paolo Vittozzi con il Buccaneer 582

SABATO 16

provenienti da Gaggio ci confermano che alcuni velivoli già nel primo pomeriggio sono arrivati, ma vi pare possibile che tutto, ma proprio tutto vada per il verso giusto? No, appunto: Luca è appena atterrato a Modena che arriva una telefonata da parte di un gruppo partito nel pomeriggio da Pordenone, sembra incredibile, ma anziché atterrare a Modena, sono finiti dalle parti di Baganza, sull'Appennino parmense, a circa 60 km di distanza... mha! Nessun problema, parte una macchina e seguendo le indicazioni di massima fornite sulla località di atterraggio (da quelle parti esiste anche un campo di volo) alle 9, con il primo buio trova i... naufraghi, atterrati su di un incredibile prato in discesa ed anche abbastanza sconnesso, a fianco ad una strada. Si tratta di un Firefox e di un delta: hanno avuto fortunatamente l'aiuto di un contadino per spostare gli apparecchi e sistemarsi con le tende per la notte, ma certo è un mistero come siano potuti finire lì... il mistero poi si chiarisce: sono arrivati lì guidati dal GPS! Gianfranco, il pilota del delta, lo stesso che ha seguito due anni fa il giro d'Italia EFI 99, protesta dicendo "lo volo con la bussola e Modena la vedevo, ma accidenti... loro hanno deviato qui, e ad un certo punto sono atterrato perché non c'era più benzina". GPS rotto? Un rapido controllo ci permette di verificare che le coordinate di latitudine di Modena sono corrette, quelle di longitudine invece sono

E gli amici di Gaggio sanno stupirci anche la mattina, facendoci trovare la sala briefing con striscioni di benvenuto ed una colazione fantastica, oltre ai cappellini del club per tutti. Lo spirito è veramente quello giusto, il gruppo di Pordenone è ridecollato senza problemi ed è qui con noi, gli ultimi stanno arrivando da Mantova, Lecco, Parma e Treviso; si aggiungono all'ultimo momento anche Flavio Giacosa (ha raccontato qualche improbabile storia a casa, inventando improrogabili impegni di lavoro...) e Marco Arfelli, che riesce partecipare all'ultimo istante. A Piombino ci incontreremo invece con Paolo Vittozzi e Giuseppe Gabbi con due anfibi, e con un P92 proveniente da Roma (Di Fani); le informazioni sulla meteo sono buone, l'Appennino è libero e la prima tratta, sino a Quarrata, è breve e poco impegnativa; partono gli apripista ed informano via radio che sino a Barberino non c'è nessun problema, a parte un po' di vento contro, ed in meno di mezz'ora siamo tutti in volo; le preoccupazioni sulla disomogeneità dei mezzi e sulla grande differenza tra le velocità su di una tappa così breve ancora non si fanno sentire, le affronteremo in seguito con una opportuna programmazione dei decolli, lasciando partire per primi i "lenti", e poi via via gli altri in ordine crescente di velocità. Magari l'Appennino si passasse sempre così: nessuna turbolenza e solo un fastidioso vento contrario di circa 25 km/h, ma che a tratti arriva a 45, rallenta un po' la tabella di marcia. A metà mattinata siamo tutti sull'aviosuperficie "Il Pinguino" di Quarrata, accolti da Bruschi e Buoncristiani che, manco a dirlo, hanno preparato un pranzo con i fiocchi direttamente sul campo. Cominciamo a conoscerci, affibbiamo i primi nomignoli, scherziamo, in attesa della "pappa", momento che viene solennemente celebrato e rinominato come "briefing" (quello vero lo faremo dopo, a stomaco pieno!). Purtroppo le notizie che arrivano da Piombino non sono buone: Paolo Vittozzi è atterrato con il suo Buccaneer e ci parla di ben 40 km/h di vento con raffi-

che... siamo a metà giornata, qui c'è calma, magari nel tardo pomeriggio la situazione migliora, certo nessuno immagina come andranno le cose! Facciamo il briefing, illustriamo i possibili alternati (Valdera, Cecina e San Vincenzo), stabiliamo l'ordine di partenza e distribuiamo a tutti le magliette preparate per il gemellaggio con il 4° Stormo di Grosseto, quando una raffica improvvisa rovescia il delta di Renato Gherardini: corriamo tutti e lo rimettiamo in piedi, fortunatamente nessun danno né alle stecche, né all'elica, ma il vento sta rinforzando e cominciamo a ripensare a quanto detto da Paolo su Piombino... torniamo al briefing e decidiamo (vista anche la condensazione temporalesca verso Pisa, tipica della parte centrale della giornata), di decollare dopo le 17,



aspettando condizioni più calme. Arriva al campo una Land Rover dei Carabinieri, di gran carriera ed ognuno di noi si chiede silenziosamente "Cosa ho mai fatto?"... tranquilli, nessuno di noi ha fatto nulla, si tratta di un trattore che si è ribaltato in zona, è stato dato l'allarme con il telefonino, e ci viene chiesto di individuare dall'alto la zona: decollano Daniele con il Tucano Delta3 e Mimmo con il Rans, le condizioni di volo, ci viene riferito dopo, sono decisamente turbolente! Alle 17.30 la condensazione su Pisa è passata, decolla il P92 di Giorgio che chiama poco dopo via radio: "Abbiamo scavallato ed andiamo verso Volterra, 25 km/h di vento contro, ma nessuna turbolenza". Bene, si decide di partire immediatamente, tutti hanno il pieno, i delta ed i tubi e tela sono i primi ad inerpicarsi in cielo. La prima parte del volo in effetti è tranquilla, certo c'è vento contro, ma nulla di grave. Prima di Volterra raggiungiamo il Gropino di Roberto ed il Delta3 di Daniele, un'occhiata al GPS ci dice che il vento contro è salito a 35 km/h, cominciamo a fare quattro conti: siamo a metà tratta, anche se rimane così arrivano tutti senza problemi, magari i delta ci metteranno mezz'ora in più, ma poco male. Al traverso di Volterra abbiamo ora ben 40 km/h e l'aria comincia ad essere turbolenta, davanti a noi vediamo la valle che porta a Piombino, con due delta esattamente in centro, sulla destra appare la costa e Cecina. Stiamo decidendo sulla strada da prendere quando una botta di turbolenza pazzesca ci fa letteralmente saltare per aria, trattenuti a stento dalle cinghie, in effetti siamo in zona di sottovento ed accostiamo di poco verso il mare sperando di trovare aria pulita, ma la situazione peggiora ed il vento è in aumento. Decidiamo con Luca di variare la rotta e di uscire sul mare: così facendo si allunga di una ventina di km, ma senza dubbio troveremo aria pulita, almeno speriamo; comunichiamo a tutti la variazione e, tra un ballo e l'altro, arriviamo sulla costa. Qui le cose vanno meglio per quanto riguarda la turbolenza, anzi in quota sul mare l'aria è quasi laminare, il vero problema è il vento che aumenta sino a 55/60 km/h con punte di 70 in quota! In queste condizioni i delta ed i tubi e tela sono in seria difficoltà, a circa 200 metri di altezza il vento è fisso sui 50 km/h, per i delta significa un avanzamento di appena 30, e Piombino è appunto 30 km davanti a noi... Dopo mezz'ora sentiamo che i primi sono atterrati, e di condizioni molto difficili, nonostante le due piste a 90°, il vento, manco a farlo apposta, spira a 45° ed è stimato in 40 km/h al suolo! Quelli che sono in volo non

Roberto, flemmatico pilota del Gropino

Qualche coraggioso sfida gli elementi atmosferici al riparo di una fragile tenda...

Ettore invece sposta la sua tenda, prima che il vento gliela strappi via

La domenica passa così, tutti sottovento ad un boschetto

Il gruppo di Parma, da sinistra: Angelo, Daniele, Romano, Armando e Roberto

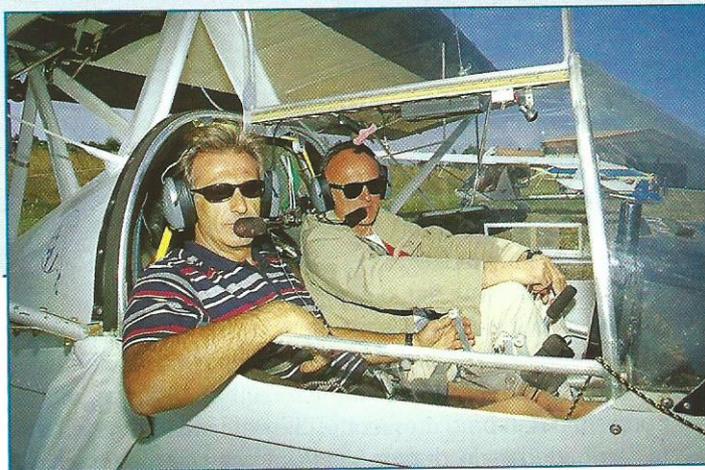
Ci raggiunge per una visita l'amico Massimo Costa con il suo Buccaneer Catalina



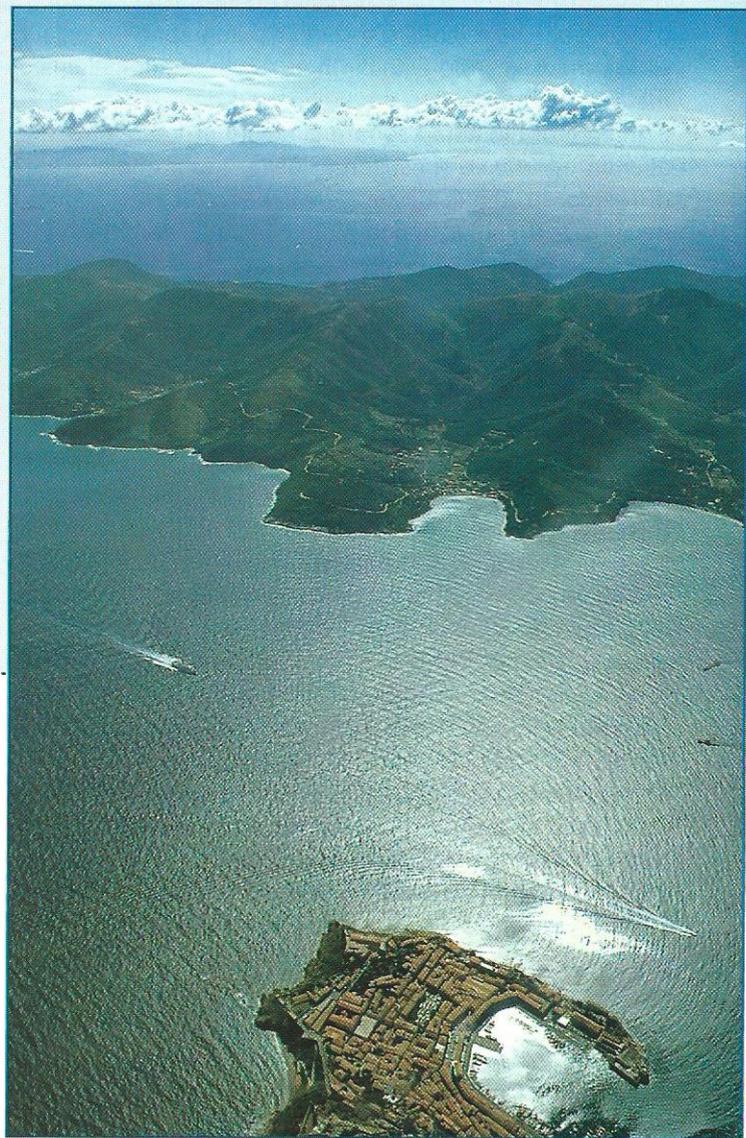
hanno problemi se non l'avanzamento, tutti sono in contatto e vanno avanti, solo Daniele non risponde alle chiamate, ma lo vediamo indietro e pensiamo ad un'avaria radio. Le ciminiere di Piombino sono finalmente in vista, altri sono atterrati ed in volo rimangono i delta, i tubi e tela, il P92 di Marco, lo Zenair di Luca ed il Kitfox di Flavio: questi tre apparecchi chiuderanno sempre le tratte, controllando il passaggio di tutti, e a Piombino la situazione appare subito complessa: Amedeo e Renato con due delta si sono fermati a San Vincenzo, ritenendo impossibile proseguire in quelle condizioni, Roberto con il Groppino è atterrato in un campo di barbabietole dopo aver volato per circa 20 minuti ed aver percorso non più di un chilometro, all'appello mancano Daniele e Roberto con il delta, che però sono senza dubbio in volo, essendo stati visti dagli ultimi atterrati. Luca torna indietro ed intercetta Daniele a qualche chilometro dal campo: è successo che una turbolenza fortissima lo ha mandato a sbattere con violenza sul puntone anteriore della cabina, al punto che il casco è visibilmente segnato! Daniele ha avuto una brutta mezz'ora, poi con calma arriva a terra, assistito da Luca, senza problemi, ma con una bella botta addosso: riteniamo che quanto successo sia un ottimo motivo di riflessione per chi vola senza casco, fermo restando che ognuno è libero di decidere al meglio! Daniele è a terra, ed in lontananza sentiamo il delta di Roberto, l'ultimo all'appello: lo vediamo arrancare sino ad un chilometro dalla testata pista, è in volo da quasi tre ore e sembra ormai fatta... macché! Il delta punta verso il basso e sparisce alla nostra vista: è finita la benzina e Roberto è atterrato in un campo senza nessun danno. Alla fine recuperiamo tutti e ci troviamo stremati a tavola e tutti con tante cose da raccontare! Arrivano gli antipasti, fagiolini e gamberetti, sfiziosissimi, l'allegria torna per incanto. La sera si montano le tende sotto l'ala, il vento sembra calare, ma lo stesso in tanti decidono di sistemare la tenda dentro il grosso hangar... sportivi eh?

DOMENICA 17

Nessun dubbio: le condizioni sono fortissime e si decide di sospendere il previsto trasferimento a Città di Castello dove è programmata l'inaugurazione dell'aviosuperficie di Sant'Illuminato con una sagra gastronomica (peccato!). Ne



approfitteremo per fare un po' di manutenzione, il pieno, i controlli, per mangiare (avevate dubbi?) e per andare a mare. Si fa presto a fare l'una e ci troviamo di nuovo allegrissimi a tavola... arrivano gli sfiziosi fagiolini e gamberetti! Il pomeriggio passa con lo spettacolo laido dei piloti in costume (strano come perdano gran parte della loro dignità, esibendo pancette tremolanti ed abbronzature da muratore...), i discorsi in spiaggia poi fanno scappare gran parte di mamme e bambini dalle vicinanze, la vista di Marco Arfelli che fa il bagno con il giubbotto di salvataggio fa poi il resto... Tornati al campo il vento è ancora fortissimo e quasi tutti spostano le tende e gli aerei al riparo di un boschetto, non si sa mai! La sera, dopo le solite discussioni "mangiamo da un'altra parte, no va bene il solito posto" ci troviamo tutti di fronte... ai fagiolini e gamberetti! Qualcuno li sognerà anche la notte, ma non sarà l'ultima volta che li incontriamo...



18 GIUGNO

La meteo sembra volgere al bello e promette una mattinata pulita, poi nel pomeriggio è previsto un aumento dell'intensità del vento e possibile condensazione nell'interno, ma senza dubbio oggi si vola. Il programma prevede l'atterraggio all'aeroporto di Marina di Campo, sull'isola d'Elba, gli accordi sono stati presi, così come ci è stata preannunciata una tassa di atterraggio di ben 65.000 a velivolo (che vogliono ripianare il loro bilancio con i raid ULM?). L'unica perplessità è proprio per l'evoluzione della giornata, il programma prevede infatti un trasferimento al ristorante sul mare, cosa che per una trentina di persone significa un bel po' di tempo perso, e soprattutto il non poter ridecollare presto nel pomeriggio. Se le condizioni dovessero peggiorare non vogliamo restare con i delta ed i velivoli lenti bloccati sull'isola e decidiamo dunque di andare sì in volo, ma di effettuare un giro dell'isola in quota; l'atterraggio sarà invece effettuato sull'aviosuperficie "Il Gabbiano", a nord sulla costa toscana, in una posizione dalla quale si ritorna sicuramente a Piombino, anche se il maestrale dovesse rinforzare. La scelta si rivela vincente e la giornata è forse fra le più belle in assoluto dal punto di vista del volo: un cielo limpido ed azzurro, che si fonde con il mare più blu che possiate immaginare e le nuvole più bianche mai viste! Facciamo tutti quota per traversare il breve braccio di mare (tutti i piloti sono stati

comunque istruiti sulle norme di sicurezza necessarie per il volo sull'acqua e tutti hanno i giubbotti indossati) e siamo ripagati da uno spettacolo mozzafiato: l'Elba si stende sotto di noi in un tripudio di colori, la Gorgona e Capraia sembrano così vicine da poterle raggiungere in pochi minuti di volo, la Corsica è nitida davanti a noi, segnata in cielo da una linea di cumuletti, gli stessi che "disegnano" in aria la costa di Piom-



A metà del braccio di mare tra Piombino e l'Elba

Giancarlo e Lucia con il P220 Eurostar ed i giubbotti nautici indossati

Il P92 di Eligio e Flaminio sulla via del ritorno alla terraferma

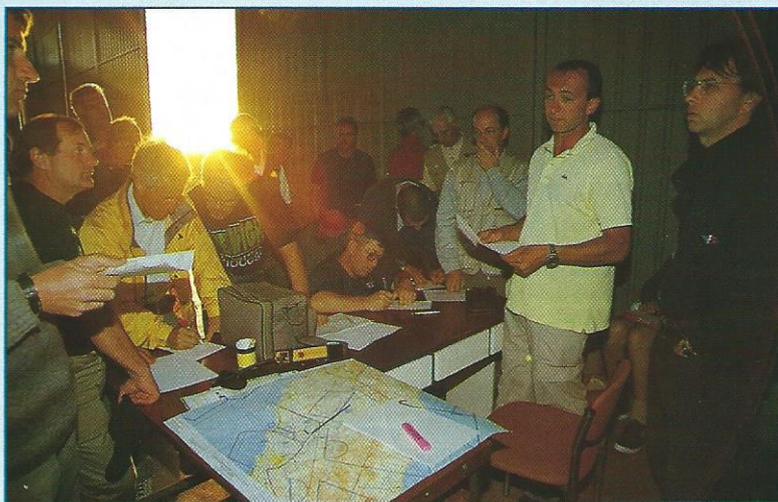
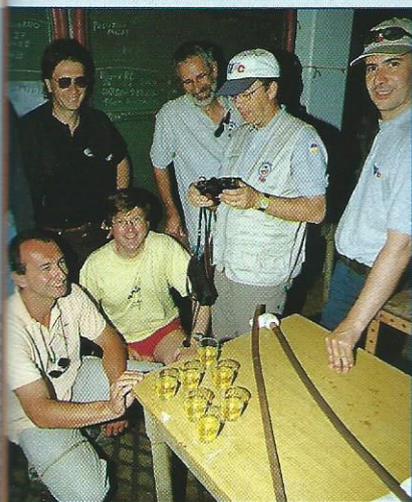
Il sole crea riflessi incredibili in una delle più belle giornate di volo dell'intero raid

Una linea di cumuletti segna in cielo la sagoma della costa di Piombino

Sicurezza innanzitutto: si preparano le apparecchiature per rilevare l'eventuale presenza di acqua nel vino...

Il briefing per l'atterraggio a Grosseto è condotto in maniera molto approfondita

Ed ecco un atterraggio da non dimenticare'...



bino. Voliamo in piccole formazioni, facendo fotografie e quando arriviamo sulla verticale dell'aeroporto abbiamo tutti un unico pensiero; "Ma a che serve atterrare sull'asfalto, pagando per giunta, quando possiamo volare con tanta libertà?". Giriamo sull'isola per un'ora buona, ci sono anche numerose emergenze nella parte centrale, poi mettiamo la prua verso la costa, mentre alcuni piloti preferiscono rientrare direttamente a Piombino, possibilità alternata stabilita durante il briefing. Il vento in effetti ha rinforzato, pur se è volabile senza grossi problemi, e l'atterraggio al Gabbiano richiede un po' di attenzione. L'aviosuperficie è grande, lunga ed in lieve discesa verso il mare, che dista appena un paio di km, ma a noi non interessa: andiamo dritti verso l'azienda agricola annessa e siamo ricevuti dalla proprietaria con il consueto garbo. Ve la facciamo breve... in poco tempo siamo tutti nelle cantine a spillare vino direttamente dalle botti (concesso rigorosamente non più di un bicchiere piccolo a testa), mentre come per incanto appare un prosciutto che Luca inizia a tagliare in fette dello spessore di una bistecca, ed un fascio di grissini di forno... il cortile dell'azienda è un posto incredibile, a metà fra l'officina ed il deposito di surplus militari: in mezzo ad un campo di damigiane vuote troviamo infatti una Land Rover paracadutabile (proveniente



evidentemente da Pisa), vecchie moto, un paio di camion in pezzi accanto a macchinari da imbottigliamento e piacevolezze simili. Cerchiamo con scrupolo, ma non troviamo nulla che abbia a che fare con il volo e con gli aerei... Ridecolliamo tutti verso Piombino dove arriviamo rapidissimi grazie al vento in coda e, con lo stomaco stimolato dallo "spuntino" in cantina, ci troviamo per l'ennesima volta con le gambe sotto il tavolo, davanti ai gamberetti con i fagiolini! Un incubo (ma ce li mangiamo...)! Il pomeriggio trascorre da turisti, qualcuno si accontenta della spiaggia di Piombino, i più esigenti vanno al bellissimo Golfo di Baratti. La sera celebriamo come si deve l'addio al Tirreno con una cena spettacolosa a base di pesce in un ristorante sul mare a Follonica, che abbiamo letteralmente requisito, ma il pensiero è ormai per l'indomani, il grande giorno del raid!

19 GIUGNO

Meteo perfetta per l'appuntamento che tutti aspettiamo: è vero, il raid è poco impegnativo, le tratte sono brevi e alla portata di tutti, ma questa volta c'è qualcosa di speciale... l'atterraggio del gruppo sull'aeroporto militare di Grosseto per un gemellaggio con il 4° Stormo Caccia, quello con i mitici F 104! La giornata è centrata su questo avvenimento ed il volo passa in secondo piano, tutta l'attenzione è sulle procedure che oggi saranno tassative per tutti: abbiamo infatti una finestra di atterraggio tra le 10,30 e le 11, e fare arrivare ed atterrare in orario 26 apparecchi non è uno scherzo. Sino ad oggi abbiamo preferito fare i briefing in maniera corretta, ma non tassativa o almeno eccessivamente fiscale, adesso





In rullaggio verso il parcheggio dell'aerostazione civile

A parte uno sperduto Piper Malibu, l'aeroporto è completamente riempito dai nostri ULM



Il briefing che precede la visita alla base

Un emozionante passaggio di saluto in formazione "serrata" sull'asse pista

Aviazione Sportiva ha donato al 4° Stormo un quadro a china di Sergio Tidei che raffigura un F 104 ASA in volo

Arrivi alquanto trafficati!

"Unus sed leo", ecco il bellissimo gate guardian della base

Passato il temporale Massimo Costa si prepara al decollo verso nord

le cose cambiano ed il briefing della mattina in hangar è veramente impegnativo. Decidiamo di creare due gruppi, i lenti con Daniele che farà da leader, ed i veloci guidati da Luca con un posto assegnato per ogni velivolo in ordine di velocità. Per coordinare il tutto stabiliamo anche un ordine di entrata in pista in gruppi di quattro, con decolli coordinati da terra ogni 40 secondi ed una holding ad est del campo per compattare il gruppo. Fatti i conti delle velocità stabiliamo anche la separazione tra i due gruppi, mentre con l'aiuto di Raffaele (che è stato controllore a Grosseto per 30 anni) assegniamo ad ognuno anche una procedura di atterraggio, ad evitare che si atterri in testata su di una pista di 3000 metri, trovandola poi intasata di apparecchi in rullaggio sparso... Sembra incredibile, ma tutto fila alla perfezione, il coordinamento dei decolli è impeccabile così come il ricongiungimento della prima formazione: vedere 12 apparecchi in fila partire verso sud è uno spettacolo anche da terra. Dopo il decollo del penultimo apparecchio parte il P92 di Marco che chiuderà il gruppo controllando il tutto; sulla verticale di Castiglione i due gruppi sono in vista, il calcolo dei tempi si è rivelato corretto, le comunicazioni radio saranno tenute sulla frequenza della torre dai due soli leader che, se possibile, chiederanno direttamente un lungo finale per tutti, e così avviene per il primo gruppo che atterra in meno di dieci minuti con un ordine impeccabile. Luca ha appena contattato la torre e sta per ricevere le informazioni all'atterraggio quando arriva una chiamata perentoria: "mantenete la posizione su Castiglione, quota massima 500 piedi, a causa di un F 104 in probabile emergenza". Accidenti! Eseguiamo, iniziando un giro a bassa quota con gli occhi puntati verso il mare, mentre pensiamo che non vorremmo essere nei panni di quel pilota... il 104 alla fine arriva, lo vediamo da lontano grazie alla scia di fumo nero, fa un passaggio in asse pista e quindi atterra senza problemi, atterra anche l'elicottero che si era posizionato in cielo campo da una decina di minuti, ed abbiamo via libera. Atterraggio senza storia, pista smisurata e l'emozione di vedere i lunghi musci dei caccia lì, a poche decine di metri dalle nostre eliche. In aerostazione

riempiamo praticamente il piazzale in ogni possibile buco, qualcuno deve andare sul prato perché i parcheggi sono esauriti... un bello spettacolo, non c'è che dire. Siamo ricevuti dal capitano Federico Max, un pullman ci aspetta e ci porta in sala briefing per una presentazione del 4° Stormo e degli apparecchi, quindi si va in linea volo dove è previsto addirittura un decollo "scramble". Siamo accolti da un passaggio in volo radente ed in formazione serrata a non più di

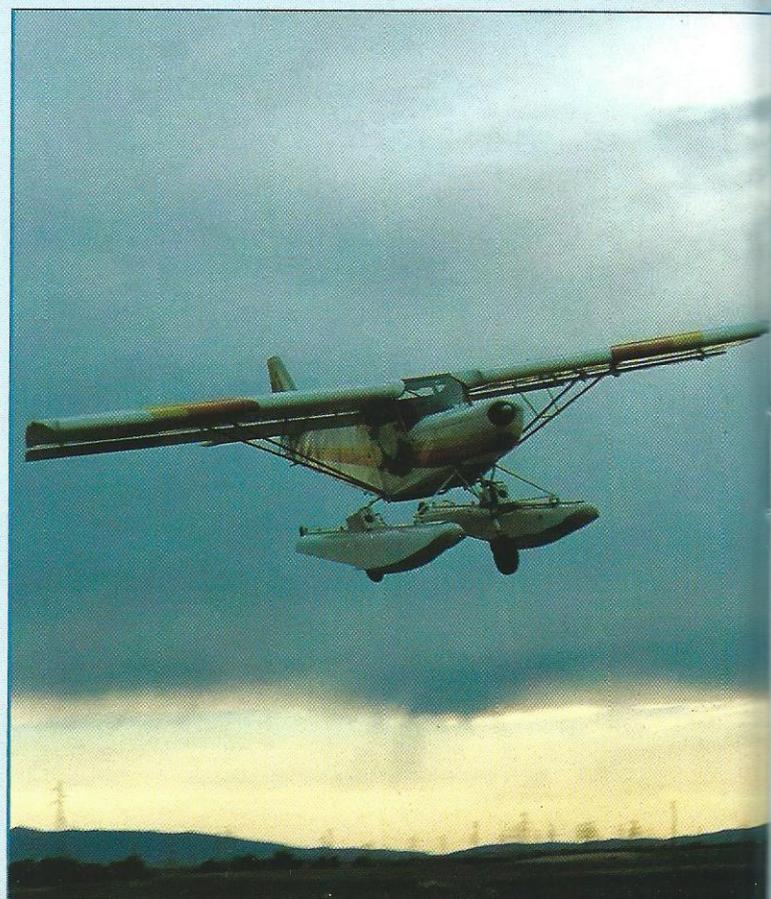
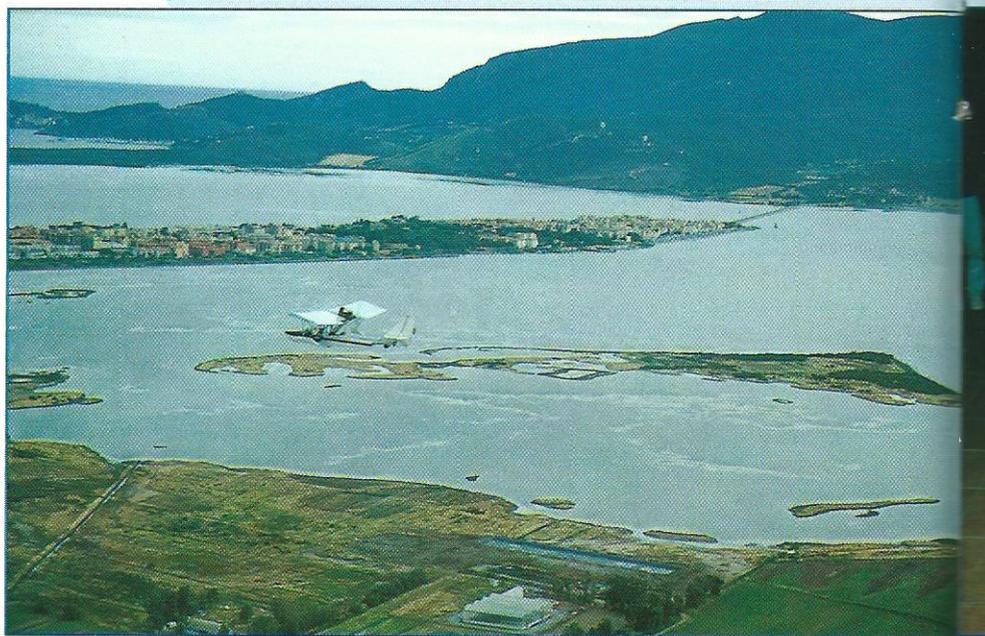


qualche metro, di due F 104 che fanno tremare letteralmente il terreno, quindi tutti intorno a questi missili con le ali, a vedere come sono fatti, qualcuno con gli occhi sgranati per lo stupore, qualcuno con la lacrimuccia, come Paolo Vittozzi che sull'F 104 ha volato per qualche anno da militare (oggi è pilota Alitalia). I piloti stanno prendendo gli ultimi accordi per il decollo quando il vento sale ed una serie di nuvole nere compaiono all'interno... già perché era stata annunciata la solita perturbazione pomeridiana. Ci viene chiesta un po' di pazienza e, dopo un ultimo briefing meteo il decollo è sospeso, ed il motivo è semplicissimo: la pista principale è in manutenzione e quindi i caccia decollano dal raccordo laterale, con un limite di vento al traverso prudenziale di 15 nodi, limite che è già superato... Ci troviamo tutti insieme a pranzo, con i piloti di 104 si parla ovviamente di volo, molti di loro volano anche con gli ULM e tutti sognano un P92... la visita alla base si conclude con uno scambio di doni: a tutti i piloti del raid viene donata una stampa del 104, i distintivi in stoffa e gli adesivi dello Stormo, noi ricambiamo con una targa e con un quadro di Sergio Tidei realizzato per l'occasione (un 104 in volo, ovviamente...). Si torna all'aerostazione sotto grossi goccioloni d'acqua che in breve diventano un vero e proprio diluvio, e siccome l'aerostazione è vuota... ne prendiamo possesso nel modo che vedete qualche pagina più avanti! Ultima annotazione per le tasse aeroportuali che ci sono graziosamente evitate (non siete aeromobili, ci viene detto), paghiamo solo il marshalling, circa 19.000 ad apparecchio. Il pomeriggio tardi finalmente il cielo si apre e decolliamo tutti in direzione di Montalto di Castro, insieme a Pino Petrucci, gestore dell'aviosuperficie, che è venuto con noi a Grosseto. Nessun problema in volo, ma ancora una volta l'atterraggio è impegnativo, con la pista non lunghissima e con il vento a traverso, tutti comunque si rivelano bravissimi e la sera ci si scatena a dovere in canti e balli, dopo una mega mangiata, si capisce!

20 GIUGNO

La meteo prevede bello, ma con possibilità di temporali nell'interno dopo le 14, decidiamo dunque di eliminare la tappa per il pranzo a San Terenziano, ed andiamo direttamente a Città di Castello, dove ci aspetta Marco Silenzi. Il volo è semplicemente magnifico, passiamo sul lago di Bolsena e quindi sul Trasimeno. Incredibile l'avventura capitata a Paolo e Federico che atterrano con il Buccaneer a Castiglione per fare rifornimento, chiedono un passaggio e... sono tamponati da una macchina che non li ha visti! Inutile fare di tutto per rendere il volo sicuro, quando poi si rischia la vita per strada... Dopo un incontro con due AMX che fanno il pelo alle valli ombre qualche chilometro alla nostra sinistra, arriviamo tutti a Sant'Illuminato, un posto da sogno che rimane a tutti nel cuore: ad un centinaio di metri dalla pista Marco ha ricavato un agriturismo splendido da una casa di campagna in

pietra, arredata con gusto e semplicità, su di una collinetta che domina la piana, con piscina ed un lago delizioso. Che volere di più se non una pista di 600 metri liscia come un biliardo? Ci riprendiamo dalla sorpresa con un pranzo luculliano durante il quale vengono premiati i due piloti estremi: il più lento, Roberto con il Groppino, ed il più veloce, Alfredo con il CT (il premio è una bottiglia di vino rosso denominato "L'arringatore"). Il pomeriggio passa in piscina sino alle 17, quindi tutti in campo per l'incontro con una TV locale che realizza un servizio sul raid e sul volo ULM, l'operatore viene poi in volo con un P 92 e documenta il tutto dal decollo all'atterraggio, altri vanno in volo sui campi vicini. La sera

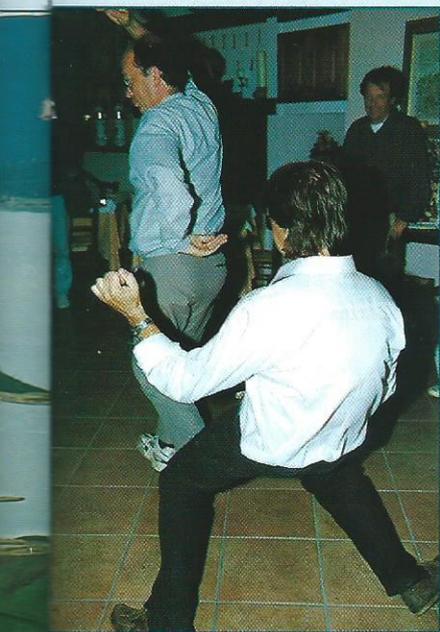


è semplicemente stupenda, si mangia tutti su di una lunga tavolata sul prato, con una grigliata offerta da Marco, che si è rivelato ospite eccezionale, lo torneremo a trovare di sicuro!

21 GIUGNO

Oggi ci aspetta il secondo mare, la meteo è ottima e si parte di buon mattino. Il gruppo dei delta fa tappa a San Marino, qualcuno decide di andare direttamente a Ravenna, ad Ali di Classe, un gruppo infine fa tappa a Villafranca di Forlì, presso l'aviosuperficie diretta da Renzo Rosetti. Sorvolando San Sepolcro vediamo sul finale di Palazzolo Avio un P92

letteralmente sfasciato in un campo di grano: gli ha ceduto l'elica a passo variabile in volo ed è riuscito ad atterrare senza danni agli occupanti, ma la paura deve essere stata veramente molta. L'Appennino lo passiamo senza nessun problema, l'aria è calma e la visibilità impeccabile, non lo diciamo per scaramanzia, ma cominciamo a pensare che la fortuna ci ha dato una bella mano! Il pomeriggio ci troviamo tutti ad Ali di Classe, accolti con affetto da Valerio Nicolini e da Emilio Sartini: il club è organizzatissimo ed ha appena inaugurato una nuova Club House, dispone addirittura di biciclette a disposizione dei piloti per raggiungere il mare! E al mare passiamo un paio d'ore, fra lazzi e discorsi seri, del tipo



Il Buccaneer di Paolo in volo sulla verticale di Orbetello, luogo storico per gli idro

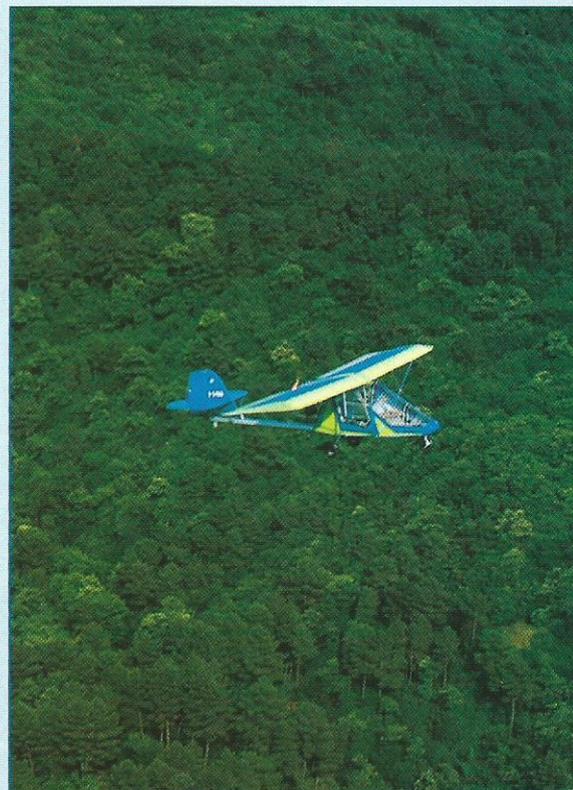
Giuseppe con il suo Zenair attacca la pista di Montalto in scivolata d'ala

La sera a Montalto serata danzante BFC, i capibanda (inutile dirlo) sono Bianca e Luana, due giornalisti piloti dalla inquietante doppia vita

Luana, ripresi i panni seriosi di Flavio, in volo sul lago di Bolsena

Romano con il Firefox esegue un po' di volo tattico confidando nell'abbondanza di emergenze

La splendida aviosuperficie di Sant'Illuminato





Luca dà un senso al suo Zenair con i ruotoni e si diverte a decollare così!



Collaudo positivo per i giubbotti gonfiabili...

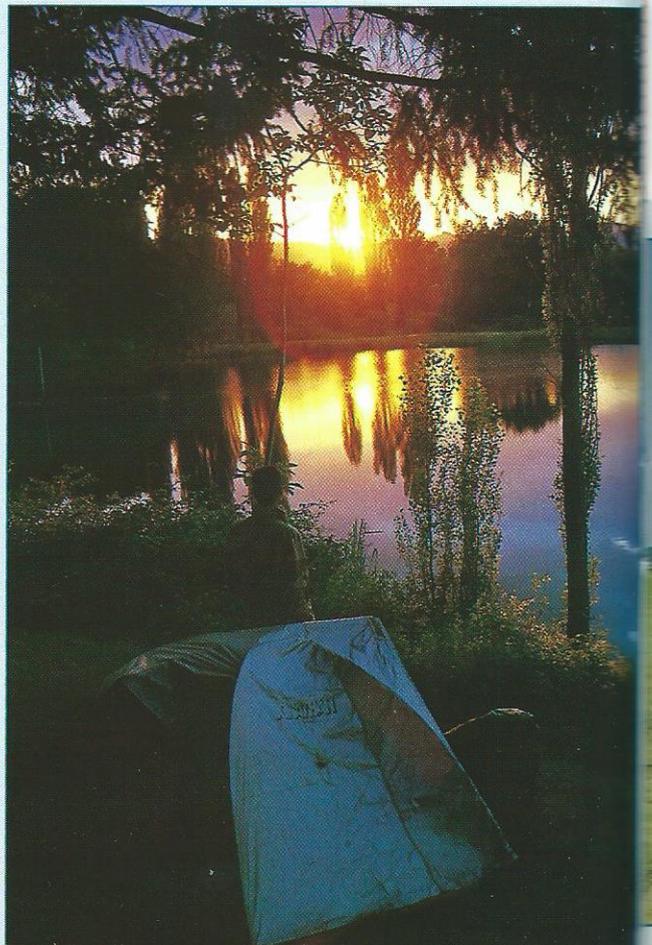
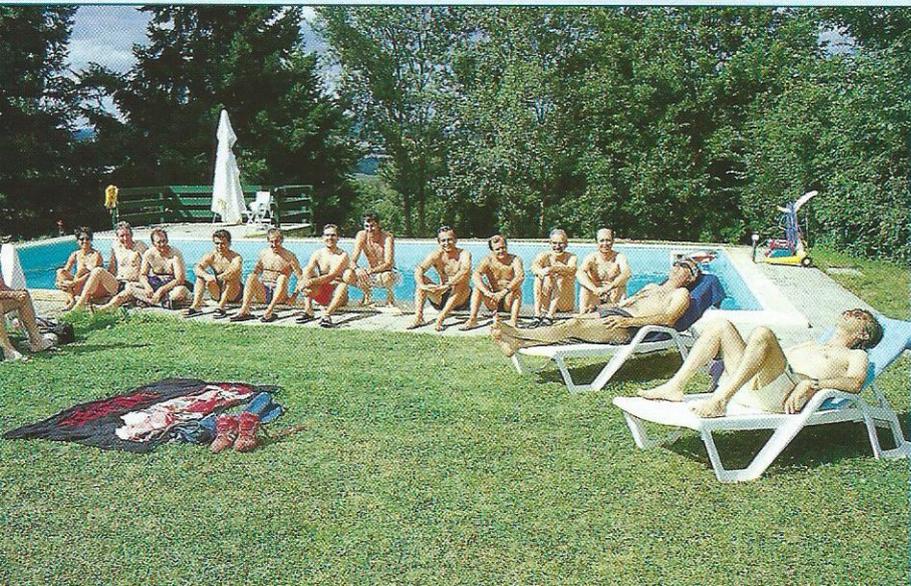
La stressante vita dei piloti di raid

Controlli prevolo positivi: ecco chi c'era nel pitot del Tucano!

L'alba a Sant'Illuminato annuncia



"Quanto fa realmente il tuo aereo? Ma i Rotax piantano?", facendo scappare come sempre mamme e bambini nelle vicinanze grazie alle battute di qualche buontempone... E ancora una volta la sera siamo semplicemente stupiti dall'accoglienza che ci è riservata dagli amici del Club: ci viene





una giornata splendida

L'alba ad Ali di Classe, ultimo giorno del raid

In volo verso Codigoro

Dopo pranzo il saluto del gruppo che parte direttamente da Codigoro per tornare a casa

Ultima tratta in direzione di Modena, sulla pianura padana all'altezza di Ferrara

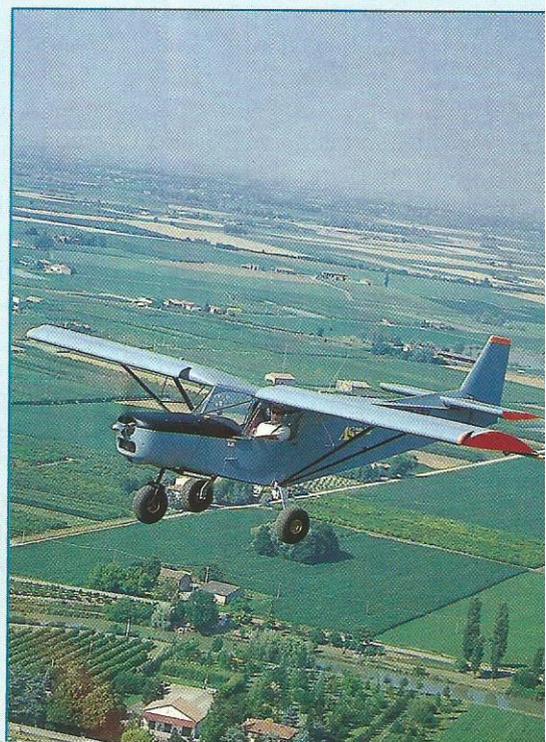


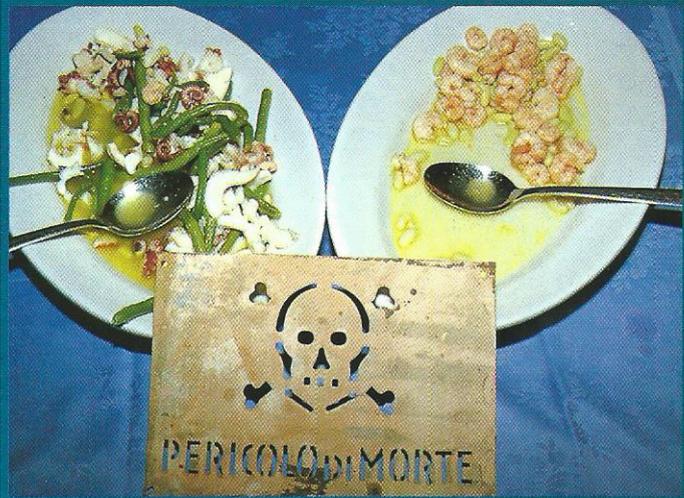
offerta l'ennesima cena fantastica con una grigliata da sogno ed allegria alle stelle; l'organizzazione decide di devolvere un contributo al Club che viene fermamente rifiutato e su due piedi viene presa la decisione di utilizzare questi soldi per un'adozione a distanza fatta a nome dei partecipanti e degli amici di Ali di Classe. Andiamo a dormire volentieri, l'aria è fresca in tenda e la notte limpida, la stanchezza comincia a farsi sentire...

22 GIUGNO

Oggi ci aspetta il mitico Cillo Bertarelli, amico conosciuto a novembre nel Sahara, vice presidente del Club Ali del Delta di Codigoro. Dopo un volo bellissimo seguendo la costa, atterriamo tutti sulla mega pista di quasi 800 metri,

ed abbracciare il nostro amico conclude degnamente il raid. Inevitabile dirvi che ci è stato preparato un pranzo con ogni ben di Dio e che Cillo (che importa e distribuisce birra su gran parte della riviera romagnola) comincia a riempire boccali per tutti... Il pomeriggio arriva troppo presto, la mente di tutti è ormai sulla via del ritorno e si formano i gruppetti per il decollo: chi torna in Veneto, chi in Lombardia, chi a Roma, ci si saluta e ci si abbraccia con sincero affetto. Il gruppo che si è creato in questi giorni è stato fantastico e tutti saremmo pronti a ripartire di corsa (dopo aver smaltito i chili in eccesso, si capisce, ma la vacanza è bella anche per questo!). L'ultima tratta la facciamo in formazione attraverso la Pianura Padana, verso Modena, fa caldo ed il panorama è monotono, c'è già chi pensa all'ufficio il giorno dopo e chi... al prossimo raid! ✈️





A Quarrata pranziamo tutti sotto una meravigliosa pergola, gli amici del Club "Il Pinguino" hanno preparato un pranzo con i fionchi, è il primo del raid e tutti sono ancora stranamente compassati, ma ci vorrà poco per cambiare!

Ristorante del Camping di Piombino, adiacente all'aviosuperficie: abbiamo mangiato bene, va detto subito, ma la scarsa fantasia negli antipasti, dopo tre giorni di gamberetti e fagiolini, ha fatto comparire questo lugubre cartello, scovato non si sa dove...

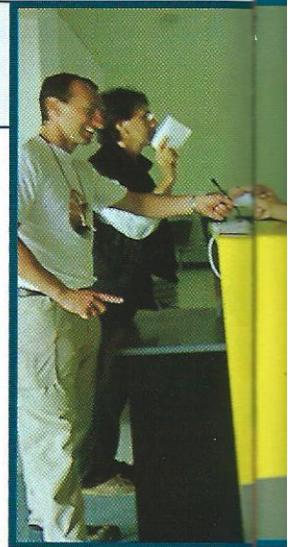
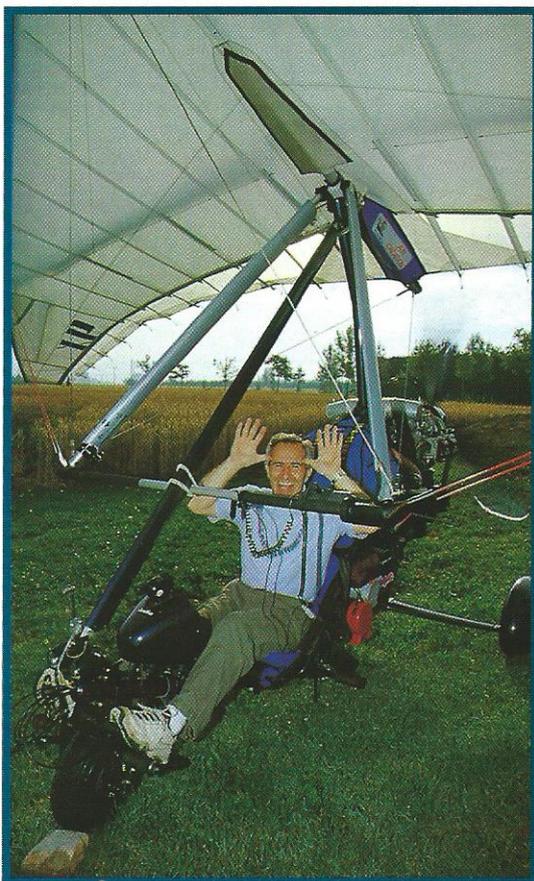
Brindisi a Città di Castello, dove abbiamo requisito una sala da banchetti



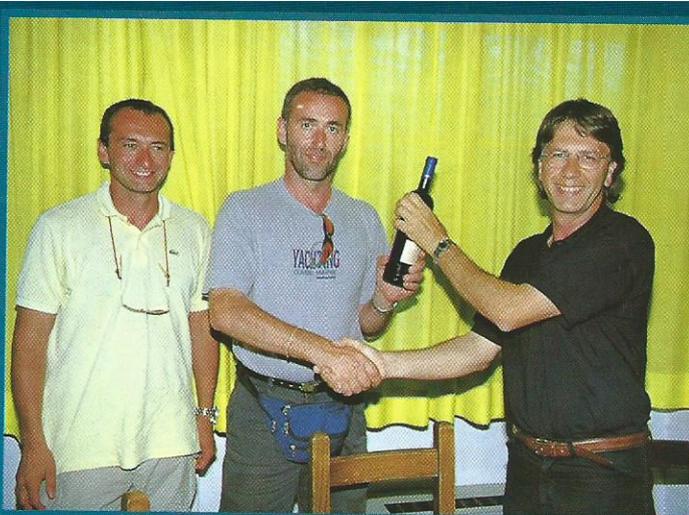
PANTAGRUELICAMENTE VOSTRI...

Cosa capiti ai piloti messi insieme non è dato di saperlo: probabilmente il volo, una passione totalizzante e veramente speciale, stimola anche l'appetito, ma in certi casi si va veramente nel patologico, ed il volo sembra solo un mezzo per organizzare mangiate stratosferiche, durante le quali succede di tutto, e sempre in allegria. È stato così nel Sahara ed in Marocco, è così nei voli del fine settimana (mitica la frase di un pilota romano, ormai entrata nel lessico comune, che ogni sabato mattina si presentava al campo di volo esclamando "Ndo' se va a magna' oggi?"), ed è stato così al Raid dei Due Mari, dopo esperienze ormai entrate nella leggenda quali il raid "Mangia e vola" dello scorso anno. Probabilmente le lunghe settimane in ufficio, i panini di mezzogiorno, i terribili "brunch" che oggi vanno tanto di moda, sono esorcizzati in queste improponibili abbuffate. Ed i personaggi sono sempre in primo piano, a tavola esce la vera anima di ognuno, si allentano i freni inibitori, ci si rilassa, si scherza. L'unico problema per gli organizzatori è quello di controllare (con discrezione) sulla quantità di vino che scorre, mezzo bicchiere infatti aiuta la digestione, ma anche qui c'è sempre qualcuno che esagera, e se nel pomeriggio si deve volare la cosa non è certo il massimo. La sera invece... Per descrivervi tutto quello che è successo, e per presentare alcuni veri e propri "personaggi", non basterebbe un intero numero di AS ed abbiamo dunque deciso di affidare i momenti più simpatici e singolari ad una serie di immagini, scattate durante i nostri "briefing" (così definivamo le mega abbuffate) e nei momenti di relax...

Un'aerostazione nelle nostre mani: durante il temporale all'aeroporto di Grosseto l'organizzazione controlla le carte di imbarco dei piloti. Si è così stabilito il record dell'unico raid ULM con un vero check in!



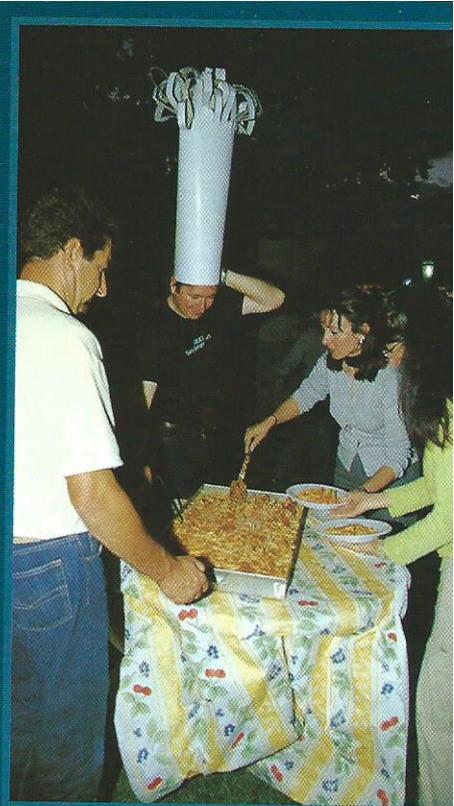
Amedeo, Presidente del Deltasport di Gaggio in Piano, non solo è stato un ospite squisito, ma è un pilota di prim'ordine, attento e meticoloso; vola con un Twister Pipistrel 912, con tenda e bagaglio al seguito



utilizzata la sera prima per un matrimonio. Siamo a metà raid ed i freni Inibitori sono ormai completamente andati

Premio per il velivolo più lento a Roberto, pilota del Gropino, che riceve una bottiglia di Chianti "L'arringatore" dopo aver fatto il doppio delle ore di volo degli altri per arrivare negli stessi posti!

Sul prato di Sant'Illuminato arriva la prima teglia di pasta, mentre sulle griglie ci sono carni di tutti i tipi. La cena è stata offerta dai piloti della zona che si sono rivelati cuochi di rango, con tanto di cappello!



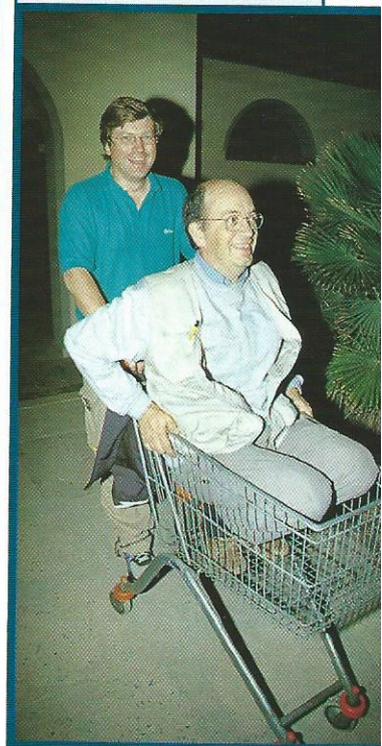
OVVERO: L'ALTRA FACCEA DEL RAID!

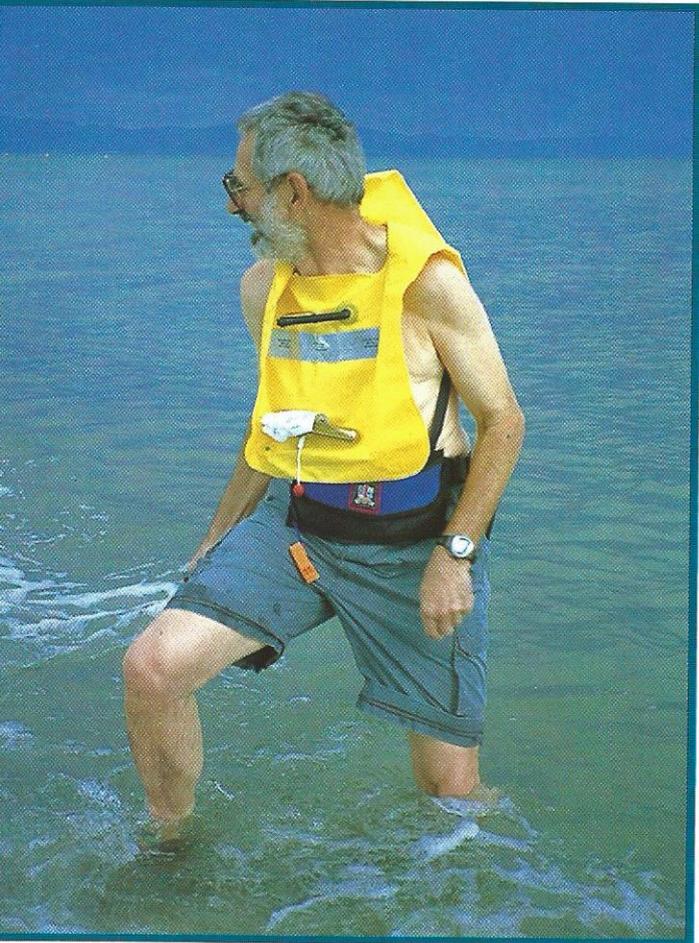


L'organizzazione ha approntato una logistica di prim'ordine, con bus navetta ecologici continui tra il campo ed i ristoranti. Tali sistemi hanno anche favorito la familiarizzazione tra i piloti (all'andata guidava uno, al ritorno l'altro)



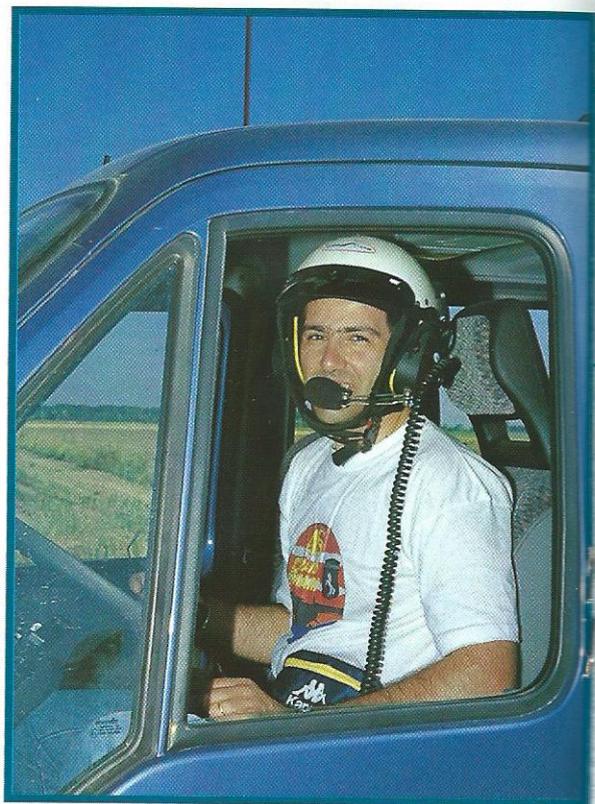
Un'aerostazione nelle nostre mani 2: passando ai raggi Flavio (che abbiamo scoperto essere anche il nano più alto del mondo) abbiamo capito perché a volte si fa chiamare "Luana"



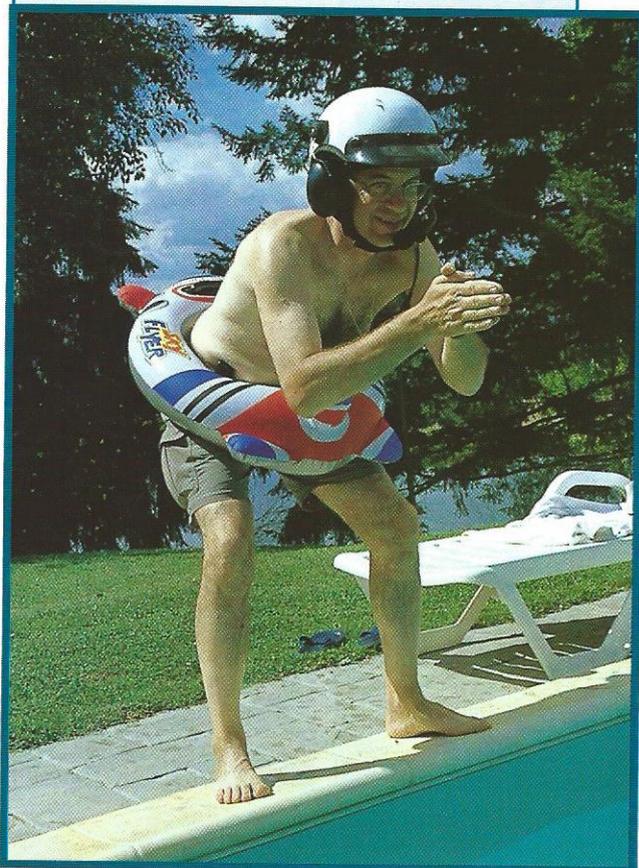


Marco sorge dalle acque: statuario, maschio come pochi ed indiscutibilmente un pilota, anche lontano dal suo aereo, ha fatto il bagno così come lo vedete: sicurezza innanzitutto.

Roberto (un po' dispiaciuto) e sua moglie (molto meno dispiaciuta) ci lasciano a Grosseto, rinunciando alla parte bella del raid (e della meteo) per una serie di impegni di lavoro, il temporale intanto sta per arrivare!



Sicurezza innanzitutto anche per Flavio che nelle acque prova ad entrare con le dovute precauzioni, anche se rispetto a Marco è un po' meno maschio ed un po' meno statuario (la ciambella comunque rappresenta un aeroplano di linea, con tanto di ali e piani di coda!)



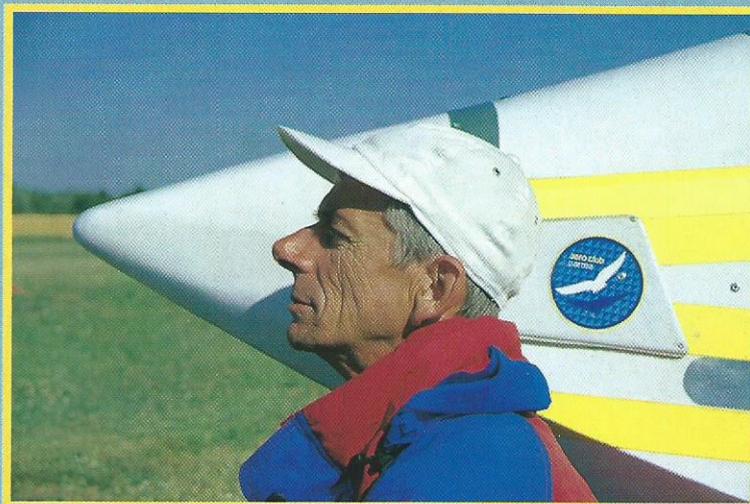
Francesco, l'unico pilota con GPS integrato: è stato capace, guidando il pullmino dell'organizzazione, di trovare via terra tutte le aviosuperfici, fidandosi solo delle nostre indicazioni, in più è sempre partito controvento...

La notizia del possibile aumento dei pesi (in Germania si parla di 560 kg, in Brasile addirittura di 750) ha galvanizzato Ettore e suo figlio Luca (il navigatore) che stanno facendo un pensiero a questo (è fuori peso, al momento, ma togliendo le cinture di sicurezza, un paio di strumenti e la radio forse...)



IO LO CONOSCEVO BENE...

Armando Martinelli è un vero personaggio, ce ne accorgiamo a Quarrata quando, a pranzo finito, si allunga sulla sedia ed emette un sonoro... verso della cornacchia, uccello che imita alla perfezione, facendo saltare il suo vicino sulla sedia. Armando, fisico da fantino, faccia tagliata dal vento, capelli cortissimi grigi, vola con un Piuma Evolution autocostruito, un motoalante fantastico, e ne ha di storie da raccontare, come quando entrato in cumulo con un aliante... ha perso entrambe le ali! Si è lanciato con il paracadute, si capisce, paracadute cui deve volere molto bene, visto che se lo porta dietro in volo, sempre! Vi capita mai di guardare una persona e chiedervi "dove l'avrò mai visto"... poi lasciar perdere pensando che chissà, forse una somiglianza... Bhè a me è capitato con Armando, e alla fine ci siamo messi a parlare di volo, di volo a motore e di volo libero, di tanti anni fa... "Io ho cominciato con Alfio e con Moyes", "Io in Inghilterra, con Robin Haynes", ma allora... "Ero in gara a Campo Tures nel '76", "Anche io, tu con che volavi?", "Io con il Phoenix 8, e decollavo prima di Jean Marie Clemant con il Quicksilver pendolare". Poi arriva improvviso il flash back: "Ma senti, Armando, tu mica eri quel pazzo furioso con i boccoli dorati lunghi?"... "Ero io!!!!". E dopo 25 anni ci riabbracciamo forte, come se ci fossimo lasciati ieri: che bello il volo, che emozioni che ci regala! E che bello ritrovarsi, dopo tanti anni, ma con la stessa bruciante passione dentro... (rb)



Alcuni cani somigliano al loro padrone, ed anche alcuni aerei. Non ci credete? Ecco a voi Armando ed il suo Piuma, entrambi decisamente aerodinamici!

Meritava una foto il mitico "baco" l'involucro che Armando attacca al puntone alare del Piuma con un'amaca all'interno. La mattina pare che si svegli perfettamente riposato...

