

## España

Tutti gli ingredienti per una bella avventura sono sul piatto: una settimana di tempo, un Lake e una simpatica compagnia di quattro persone affiatate e amanti del volo (Silvia Antonini, Cesare Baj, Roos Decaesstecker e Luigi Fara). Ma non è tutto. C'è anche il piacere di andare in un paese per noi sconosciuto, almeno nelle visioni che si possono avere dall'alto, e di operare su specchi d'acqua ove mai un idrovolante si è posato, appositamente aperti per noi da autorità intelligenti e intraprendenti.

L'avventura ha la sua origine nella conoscenza di Carlos Lamela, architetto, pilota, frequentatore da vari anni dell'Aero Club Como. Carlos ci sta da tempo invitando in Spagna. Finalmente, grazie alla presenza del Lake, l'aereo ideale per viaggi lunghi, accettiamo il suo invito.

La missione è: andare a Cordova, operare per un paio di giorni su alcuni laghi nelle vicinanze e tornare a Como. Come sovente accade, il tempo al momento della partenza non è dei migliori. Decidiamo dunque di limitare al massimo il tragitto in mare aperto. Ecco che scendiamo fino ad Alghero e da lì proseguiamo per le Baleari, affrontando il mare per solo un'ora e mezzo, ovvero per un'ora in meno che se avessimo scelto la rotta che passa per Cannes. Il suggerimento di seguire questa rotta ci è venuto dall'istruttore del Club Marco De Vitis, che ha elargito i suoi saggi consigli per conferire all'operazione il massimo della sicurezza.

Dopo la prima facile tappa, all'ARO di Alghero abbiamo subito una brutta sorpresa: per andare in Spagna, ovvero a ovest, dobbiamo prima raggiungere un punto molto a nord della Sardegna, in una diversione che comporta almeno 30 minuti di volo in più. Una cosa così stupida che non riusciamo a comprendere chi possa averla inventata. Decollati, ci comportiamo da perfetti italiani: raggiunto un punto poche miglia a nord, dichiariamo alla radio di aver lasciato il famigerato punto obbligato e di essere in rotta per la nostra destinazione, verso cui dirigiamo prontamente. Si vede che le regole stupide nessuno ha voglia di farle osservare, perché i controllori assecondano senza fiatare la nostra "forzatura".

Lasciamo così la Sardegna e l'Italia buttandoci nel mare aperto. Un esame delle carte del vento alle diverse quote, fatto prima della partenza, ci ha permesso di definire che a quota bassa abbiamo un vento contro di una decina di

nodi, mentre a quote alte avremmo un vento contro di una trentina di nodi. Dunque decidiamo di tenere un livello di volo 45, che è basso per quel tipo di tragitto e che ci impedirà di ricevere i segnali dei VOR per parecchio tempo, ma che ci eviterà di avere una forte componente di vento in prua.

L'aereo non è dotato di GPS e nessuno di noi ne ha uno portatile. Dunque ci dobbiamo basare, per la navigazione, dei bei vecchi metodi tradizionali: la bussola e il cronometro. L'aereo è però dotato di un ADF. Poco al largo della Sardegna proviamo a sintonizzarlo sulla frequenza dell'NDB di Minorca. La lancetta si dirige senza esitazioni in una direzione coerente con quella che sappiamo essere corretta. Alziamo il volume e possiamo sentire il disturbato, ma rassicurante suono dei punti e linee che identificano senza ombra di dubbio la stazione di Minorca. È bello avere, nel mezzo del nulla, una lancetta che ti dice dove andare per raggiungere quella che in quel momento è casa tua, il tuo riparo, la tua salvezza, un porto a cui approdare, un ristorante in cui mangiare, un letto caldo in cui dormire. Certo, la bussola e il cronometro, se sei un bravo navigatore, ti porterebbero alla stessa meta, ma quella lancetta ti fa stare più tranquillo. Il VOR e il DME, come previsto, funzionano per qualche decina di miglia dalle coste, poi svaniscono.

Fatto il piano di volo da Alghero per Majorca, arriviamo a Minorca ormai all'imbrunire, alle 8 di sera, a 40 minuti dalla nostra destinazione, sotto un cielo completamente coperto e la base delle nubi a 3000 piedi. Dunque non è difficile prendere la decisione di dirottare sull'aeroporto di quell'isola. Una scelta fatta in base all'istinto e alla sensazione del momento, ma felice. Innanzitutto perché in Spagna - lo scopriremo poi - il volo VFR è consentito non HJ  $\pm$  30, come in Italia, ma HJ, ovvero fino al tramonto, non un minuto di più.

Ma la scelta di dirottare è felice anche perché Minorca è una bellissima isola, talmente importante da essere stata, in passato, proprietà inglese, con il porto naturale più bello e profondo del Mediterraneo, con una cittadina capitale, Mahon, interessante e ricca.

Quella sera tutti quelli che ci individuano come italiani non si esimono dal farci notare in modi piccanti che il Milan ha perso 4-0 con il Deportivo La Coruña. Tra noi non ci sono tifosi di squadre di calcio, per cui rispondiamo in modo bonario e disarmato alle provocazioni, da veri sportivi, ovvero dichiarando che ci fa piacere quando vince il migliore (se il capomeccanico milanista Danilo fosse stato con noi sarebbero state faville).

Mahon, che vediamo in una serata fuori stagione, è affascinante, con bei quartieri portuali, nobili palazzi e maestose calate verso la riva. Dalle banchine del porto guardiamo verso il largo interrogandoci su come procederà e dove ci porterà il nostro volo di domani, eterna domanda che si pone da millenni ogni navigatore.

Il volo del giorno successivo ci porterà a sorvolare tutte le isole delle Baleari e poi a saltare verso la costa spagnola. Facciamo tappa a Murcia, dopo che l'aeroporto di Alicante, destinazione inizialmente prescelta, ci ha fatto gentil-

mente sapere che è meglio che andiamo da qualche altra parte. Il tempo è brutto all'interno e decidiamo di non dirigere verso Cordova, nostra destinazione, ma di seguire la costa il più possibile. Ci fermiamo infine a La Axarquia, appena prima di Malaga.

La Sierra, che si erge appena dietro la costa, immersa nelle nubi, è un ostacolo insormontabile in quel momento per un volo VFR. L'amico Lamela ci viene dunque a prendere in auto e, in un viaggio di due ore, alla media di 80-90 nodi, ci porta a Cordova lungo le strade deserte dell'estremo sud dell'Andalusia. Il giorno successivo di maltempo ci consente finalmente un po' di relax e la visita ai principali monumenti di Cordova, tra cui la celebre e splendida ex moschea. Cordova, infatti, fu la capitale della Spagna araba, ai tempi in cui quella civiltà era il faro della cultura nel Mediterraneo e uno dei centri dai quali la scienza e la cultura degli antichi potè tornare in Europa, dando origine al Rinascimento e alla moderna civiltà occidentale.

Il dì appresso siamo accompagnati a riprendere l'aereo in un viaggio in macchina di due ore e mezzo, che ci condurrà lungo l'identico percorso che dovremo di lì a poco fare in aereo. Il tempo è variabile, con nuvoloni, ma agibile, trovando l'opportuno buco per "passare sopra". Dopo avere pagato una cifra irrisoria quale tassa aeroportuale, decolliamo da La Axarquia, troviamo subito l'opportuno buco e a livello 65 passiamo la Sierra facendo un poco di gimkana tra i cumuli. Al di là, la pianura e il cielo terso. A 50 miglia da Cordova vediamo le montagne a nord della città e ci sentiamo già in lunghissimo finale per la pista 03, in un volo senza storia in cui siamo per qualche minuto in contatto con la torre di Granada, splendida città moresca che vorremmo avere il tempo di visitare. Giunti a Cordova, sorvoliamo il centro storico, per guardarlo ben bene e rivedere dall'alto tutto quello che avevamo visitato il giorno prima, per poi dirigere sul lago aperto alle nostre operazioni.

Il lago è bellissimo, selvaggio, tutto a fiordi, articolato in diversi bracci. Viene proprio voglia di percorrerne ogni ramo a bassa quota, cosa che facciamo prima dell'amaraggio. Definita la direzione del vento, ci posiamo sulle acque, carpitati da quella bellissima emozione che il pilota idro prova quando "deflora" un lago mai toccato in precedenza da altro scafo, da altro scarpone, un'emozione che lo fa sentire pioniere in un mondo in cui ormai per definirsi tale si deve pensare di andare su un altro pianeta.

Approdati, facciamo conoscenza con il responsabile della gestione del Guadalquivir e bacini correlati, tra cui quello in cui ci troviamo. Persona sensibile e intelligente, ha favorito l'iniziativa, pensando che un idrovolante non può che rappresentare un valore aggiunto per il bel lago su cui esercita la sua giurisdizione. La sua intuizione trova una conferma nell'interesse che il nostro Lake suscita in tutte le persone presenti, che si affollano per prendere posto a bordo e avere una vista dall'alto dell'area.

Appena a sud della diga, su un monte "orfano", ovvero solitario, che si innalza dall'ampia pianura del Guadalquivir, sopra un bianchissimo villaggio

tipicamente andaluso, c'è il castello di Almodóvar, una fortezza costruita dai Mori, come si desume dal nome che inizia per "Al". Qui tutto si riconduce alla cultura araba, come nello stesso nome del Guadalquivir, ove "Guad" è la trasposizione in spagnolo dell'arabo "Huad", "acqua".

Alla potente civiltà araba, in questa terra di confine si è sostituita un'altrettanto potente civiltà cristiana, i cui tratti rivelano la volontà di rivaleggiare con quella preesistente. Ecco che tutte le manifestazioni della cristianità sono forti, a partire dalle moschee "cristianizzate" per finire nell'albergo in cui siamo ospitati a Palma del Rio, che è un antico convento in cui erano organizzate le spedizioni di conquista e cristianizzazione del Nuovo Mondo. Los Angeles è stata battezzata da alcuni evangelizzatori partiti da questo convento. Alle pareti di una sala, tracciata sulla pelle di un animale da uno di quegli antichi colonizzatori, la carta della California.

Tutto ciò per dire che fare un breve volo dal laghetto de La Breña offre una visione non solo della florida natura della zona, ma su interessanti evidenze delle civiltà araba e cristiana del passato.

Nella giornata faremo volare molti bambini e tutti i parenti di Carlos, che sulle rive del lago hanno organizzato un picnic (la famiglia di Juana, moglie di Carlos, ha una residenza nella zona).

Da un punto di vista idrovolantistico, il volare sul lago de La Breña offre l'occasione di svolgere vari tipi di operazioni avanzate, quali ammaraggi a specchio, decolli e ammaraggi su superfici con onda corta con ochette, ammaraggi su superfici corte con ostacolo e approdi a riva con ostacoli.

Nelle operazioni su bacini sconosciuti il pericolo è sempre in agguato. Noi lo tocchiamo con mano all'ora di pranzo. Al largo c'è una specie di gavitello, che gli esperti locali ci dicono collegato a un corpo morto di grandi dimensioni. Vi lasciamo il Lake ormeggiato per andare a mangiare qualcosa nel minuscolo e rudimentale circolo nautico sulla riva. A metà bistecca ci rendiamo conto che la sensazione che avevamo avuto nel mezzo o un minuto precedente è una tragica realtà: il Lake, sempre perfettamente ormeggiato alla boa, sta andando alla deriva, spinto da un discreto vento, e presto finirà contro la riva. Lo sveglissimo gestore del circolo nautico se ne è accorto prima di noi e sta già navigando con il suo motoscafo verso l'aereo, che aggancia e porta in salvo. Lo ormeggerà in mezzo al bacino gettando un'ancora e, per maggior sicurezza, si tratterrà vicino all'aero per ogni evenienza. Proprio una persona gentile, oltre che capace. Causa dell'inconveniente: il cavo tra la boa e il corpo morto, evidentemente malandato, si era rotto e boa e aereo si erano trovati in balia del vento, alla deriva.

Fatto l'ultimo volo all'imbrunire, dopo aver condotto in volo una sessantina di persone e avere sorvolato vari altri laghi della zona, facciamo ritorno a Cordova. Lo scrivente e Luigi Fara, i due piloti più esperti della spedizione, si sono alternati tutto il pomeriggio nel fare i brevi voli sul lago e hanno quel piacevole mix di stanchezza e compiacimento di chi sa di aver fatto qualcosa

di bello per tante persone. Silvia ha potuto provare l'emozione di fare decolli e ammaraggi con un Lake su un lago sperduto a 2000 chilometri da casa. Roos ha passato il pomeriggio a chiacchierare piacevolmente con vari membri dell'estesa e simpatica famiglia di Juana Lamela.

Sulla strada del ritorno a Cordova ci viene indicata la residenza del Cordobés, il celebre torero che ha dominato le arene negli anni Sessanta. Ci viene detto che il celebre personaggio si era appassionato di aviazione e che girava con il suo bimotore personale in compagnia degli altri tre colleghi toreri che compongono il gruppo presente nell'arena. Si tramanda che i tre colleghi, dopo le prime esperienze, si siano rifiutati di salire sull'aereo, dichiarando che trovarsi disarmati di fronte a un toro infuriato era esperienza di gran lunga più tranquilla e preferibile a quella di trovarsi su un aereo pilotato dal Cordobés.

A Cordova visitiamo la moderna ed efficiente struttura di Espejo, gestore di un servizio antincendio con gli *Air Tractor* e di una modernissima officina JAR 145. Sta attendendo che gli consegnino alcuni *Air Tractor* dotati di galleggianti, detti *Fire Boss*.

Cordova è un aeroporto privo di traffico, non essendo toccato da alcuna linea aerea. C'è l'embrione di un aereo club, che tuttavia non ha ancora aerei. I pochi soci volano su due vecchi Cessna messi a disposizione dalla ditta Espejo. Cordova è una bella città, che si può ammirare con piacere dall'alto, ma curiosamente non si è sviluppata alcuna attività di volo panoramico a favore dei residenti e dei turisti.

Il ritorno lo affrontiamo percorrendo l'interno della Spagna, da Cordova a Reus, vicino a Tarragona, poco sotto Barcellona. Il rapporto con i controllori spagnoli è facile. Ti fanno fare quasi tutto quello che desideri, ti impongono pochissimo, non sono curiosi, sono sempre molto gentili. Tale atteggiamento è certamente favorito dallo scarso traffico VFR. Ai controllori italiani e soprattutto a quelli francesi non farebbe male una vacanza-studio in Spagna.

Decolliamo da Reus per Cannes nel pomeriggio, girando intorno a Barcellona e sorvolando l'aeroporto di Sabadell, ove opera l'aviazione generale. Dopo essere risaliti verso nord, viene il momento di lasciare la costa e di dirigere verso Tolone e Hyères. Il Golfo del Leone non tradisce la sua fama: vento forte (30 e più nodi) e mare bianco di spuma. Proprio una tratta in cui è meglio non avere una piantata di motore. Per tenere la rotta prefissata siamo costretti ad adottare un angolo di correzione della deriva di 15 gradi. Anche in questa tratta di mare l'ADF offre preziose sicurezze quando i segnali dei VOR non sono più ricevibili.

Nel passaggio da Spagna a Francia perdiamo il contatto con il controllore spagnolo e non riusciamo a contattare quello francese. Dopo avere tentato con vari enti ci mettiamo in ascolto sulla frequenza di Tolone Avvicinamento. Finalmente giunge una voce che chiede all'aereo che sta rispondendo con il codice transponder 6342 di identificarsi e dichiarare le proprie intenzioni. Ecco che perdiamo il ruolo di trasvolatori oceanici e rientriamo in contatto con

il normale mondo dell'aviazione. Tale rientro è reso lievemente fastidioso dall'insistenza dei controllori francesi nel voler sapere ogni dettaglio della nostra rotta e nel guidarci tra varie aree non sorvolabili per motivi ecologici, quali le Îles du Levant. Uno dei punti della rotta obbligata nel volo a vista nella zona, il SE, risulta curiosamente al centro di una delle zone non sorvolabili, così che dobbiamo passarvi a una certa distanza (ci chiediamo perché mai un punto di riporto debba essere situato in un'area regolamentata).

Giungiamo a Cannes proprio durante uno sciopero dei controllori francesi, così che atterriamo in regime di autoinformazione, senza essere disturbati da alcuno e conducendo l'operazione con tutto agio, potendoci concentrare finalmente sui soli fattori essenziali per il volo e la sicurezza.

Il giorno successivo decolliamo da Cannes per Como e otteniamo l'autorizzazione a seguire la comoda rotta degli elicotteri che passa sul mare al largo di Nizza, a 500 piedi. Rotta breve e che offre una bella visuale sull'ampio anfiteatro in cui si adagia la bella metropoli, che parte dalle "piramidi di appartamenti" della Baie des Anges. I severi controllori francesi, alla nostra richiesta, ci hanno subito chiesto il tipo del velivolo; al sentire "light amphibian" hanno esitato per un istante e poi ci hanno autorizzati.

Gli Appennini, su consiglio di Silvia, li passiamo nell'entroterra di Savona, a meno di 3000 piedi, percorrendo la valle che porta ad Acqui Terme. Silvia in quella tratta è in un sedile posteriore, una posizione da cui è più facile avere una visione del volo strategica e da cui tradizionalmente giungono saggi consigli a chi sta "in prima linea".

L'arrivo a Como è di quelli problematici, con la superficie completamente rovinata dalle onde e inagibile, come ce la si può aspettare in una Pasquetta di bel tempo. Ammariamo in quel braccio di lago che risponde, per noi piloti idro comaschi, al nome di "Versace" (l'ex proprietario della villa che vi si affaccia), e dopo 25 minuti di flottaggio lento giungiamo finalmente alla meta.

Siamo tutti soddisfatti, di essere andati a trovare un amico e di avere portato l'aviazione idro in Spagna.