

Evian

Incontro sul Lemano di tre idrovolanti dell'Aero Club Como, due provenienti dalla base, uno dall'America. L'occasione è un'interessante manifestazione, che ha riportato, dopo quasi cinquant'anni di assenza, l'aviazione idro sul più grande specchio d'acqua europeo.

Evian, grande e prestigiosa stazione termale sulla sponda meridionale del Lago di Ginevra, centro di produzione dell'omonima acqua minerale, sede nel 2002 di una riunione del G8, durante la quale fu organizzata una manifestazione aerea. Questa è venuta così bene che le autorità locali hanno deciso di ripeterla ogni due anni.

Per l'edizione 2004 l'organizzatore, il generale in pensione dell'Armée de l'Air Michel Brugnon, ha avuto un'idea: perché non fare arrivare, sull'acqua, anche gli idrovolanti? Con ampio anticipo ha contattato il Club, che ovviamente si è reso immediatamente disponibile. L'occasione di scendere su un lago così importante, su cui l'impiego di idrovolanti è normalmente proibito, dopo 45 anni che l'ultimo idrovolante ne ha lasciato la superficie, non può essere persa. L'unico possibile intoppo è rappresentato dalla possente barriera delle Alpi, che in caso di maltempo impedirebbe la trasvolata. Il tempo, quel fine settimana, è invece bellissimo e il viaggio da Como alla Val d'Ossola, poi al Sempione, lungo il Vallese, Sion e Bex, e infine lungo le sponde meridionali del Lemano, si svolge senza intoppi.

In quegli stessi giorni Roberto Ruberto, con il pilota canadese Klaus Sonnenberg, ha portato il Maule C-GLAP, acquistato dal Club, dall'America all'Europa, attraversando l'Atlantico del Nord. Un viaggio impegnativo, che negli anni Trenta era considerato il più ostico dei viaggi transoceanici. Ruberto ha previsto proprio Ginevra quale ultima tappa prima di passare le Alpi e giungere a destinazione. Ovvio è dunque stato il nostro invito a raggiungerci a Evian, per poi tornare a Como tutti insieme.

Immaginate la sorpresa e l'emozione, proprio nel momento in cui giungiamo con il Lake da Como sull'idrosuperficie di Evian, di vedere il Maule a ore 12 proveniente nientemeno che da Halifax, in Canada. Se avessimo pianificato l'evento non saremmo mai riusciti a ottenere lo stesso risultato. Il Piper è arrivato poco dopo, determinando la prima riunione della storia di ben tre

anfibi di proprietà dell'Aero Club Como (non ne abbiamo mai avuti più di due contemporaneamente; ne abbiamo avuto per qualche brevissimo periodo tre, ma uno di essi era in esercizio).

La cosa è decisamente appagante per noi dirigenti ai comandi degli aerei (Schettino sul Piper, lo scrivente e Silvia Antonini sul Lake e Roberto Ruberto sul Maule). Infatti l'acquisizione di quegli aerei è stata una vera scommessa, fatta contro il parere di molti soci del Club, che ritenevano che non potessimo permetterci aerei anfibi. Questa idea sembrava trovare un fondamento anche nel fatto che nei pochi anni precedenti il Club aveva dismesso quattro aerei: il Lake 200 di proprietà era stato perduto senza essere rimpiazzato, il Cessna 180 anfibo e un Piper PA 18 erano stati venduti e il Lake in esercizio era stato danneggiato e deregistrato dai proprietari. Nel 2001 l'unico anfibo rimasto dell'epopea degli anfibi iniziata nel 1980 con il Lake I-AIIA era il piccolo Piper I-BUFF. Ma se anche il Club si fosse potuto permettere anfibi, l'idea di questi soci era che il Lake e il Maule erano aerei inadatti al Club. Particolari critiche erano riservate al Lake, definito come aereo "difficile" e "in grado di fare non più di 70-80 ore in un anno".

Nel recente passato erano stati fatti molti sforzi per dotare il Club di Cessna anfibi, aerei tanto rumorosi, tanto poco prestanti e con un carico utile tanto ridotto da dimostrarsi inutilizzabili e da essere presto rivenduti. Chi si era inoltrato su questa via non aveva fatto tesoro di un analogo errore fatto a metà degli anni Ottanta, consistente nell'acquisto di un Cessna 185 anfibo, purtroppo chiamato con il nome I-AGEL, a ricordo di Francesco Agello. Giunto a Como già decrepito, l'aereo si era rivelato un mostro da 300 HP e con un carico utile di pochi chili superiore a quello del Cessna 150 idro con 100 HP, ma con un decollo lungo il triplo. Dopo averlo tenuto fermo per sei mesi, a causa dell'impressionante rumore della sua elica bipala, che ne aveva reso impossibile l'uso a Como, il mostro era stato rivenduto in Norvegia.

Dunque il primo incontro in un contesto significativo - il Lago di Ginevra - di due aerei per noi significativi e acquistati in un clima non favorevole è un evento di fronte al quale la manifestazione aerea che di lì a poco avrà inizio appare a tutti noi come pressoché priva di importanza.

Vedere assieme, sul piazzale di Annemasse, ove lasciamo gli aerei di notte, queste due meraviglie ci riempie di orgoglio. Il sentimento è ancora più intenso quando pensiamo che quelle macchine sono già interamente pagate e non costituiscono "debito" per il Club, salvo che per la modesta quota versata da alcuni soci in anticipo-voli.

La soddisfazione è accentuata da una valutazione delle due macchine: il Lake, dopo che i suoi detrattori avevano preconizzato - come si è detto - un impiego marginale, ha dimostrato tutta la sua potenzialità, avendo volato in meno di un anno quasi 400 ore e avendo fruttato ingenti introiti aggiuntivi per operazioni speciali e sponsorizzazioni; il Maule che ci troviamo davanti è un aereo "come nuovo", costruito con trattamenti speciali anticorrosione, ben

strumentato, con autopilota, un aereo che ha attraversato l'Atlantico in tre giorni senza il minimo inconveniente.

Lake e Maule. Sui forum americani fervono le discussioni se sia preferibile uno o l'altro. Un anno e mezzo prima un Consiglio direttivo dell'Aero Club Como appena insediatosi aveva "bypassato" con un'impegnativa e coraggiosa decisione questi interrogativi, acquistando uno e l'altro. Entrambi sono aerei STOL e di alte prestazioni. Il Lake ha un carico utile e una robustezza eccezionali. Il Maule ha un comportamento sulle onde eccezionale.

L'altra lezione che viene dai forum americani, oltre che dalle tristi esperienze fatte a Como, è che i Cessna a pistoncini hanno un significato operativo ed economico quando sono idrovolanti e che perdono tale significato se trasformati in anfibi, se non per un uso strettamente privato come bi-triposto.

Tutti questi pensieri scorrono nella mia mente in un paio di secondi a partire dall'istante in cui vedo davanti a me il Maule.

All'aeroporto di Annemasse, a un tiro di schioppo da Ginevra, volano molti piloti che in passato sono venuti a Como per l'abilitazione. C'è chi chiede di Edoardo Albonico e chi è stato a Como di recente. Una visione indimenticabile la abbiamo al tramonto del sole: i tre anfibi del Club parcheggiati in fila sul piazzale, con il Monte Bianco, visto "da dietro", sullo sfondo, illuminato dall'ultimo sole.

Annemasse si trova vicinissima a Ginevra, ma è in Francia. Vi volano anche molti svizzeri, che trovano nel piccolo aeroporto un ambiente amichevole e meno restrittivo del grande aeroporto ginevrino di Cointrin. Incontriamo un italiano che opera come agente di borsa a Ginevra da vent'anni e che fa acrobazia con i CAP del Club. Mi invita a fare un po' di esercizio proprio su un CAP 10. Dice che vola spesso, con un suo amico, su un piccolo jet biposto da acrobazia, della classe del Fouga *Magister*, con cui, tra una manovra e l'altra, si divertono a passare a 400 nodi a qualche metro dalla punta del Monte Bianco, che a quelle velocità si trova a pochi minuti di volo.

Roberto era già stato a Ginevra a metà degli anni Ottanta con il Lake I-AIIA, accompagnato dal bravissimo istruttore Piercesare Cantoni e vivendo una piccola disavventura. Al momento del ritorno la chiave gli si era spezzata nella serratura del portello; purtroppo la stessa chiave azionava anche i magneti, con la conseguenza che l'aereo non poteva essere usato. Ecco dunque Roberto e Piercesare a fare aero-stop nella saletta VIP dell'aeroporto di Ginevra, trovando subito un passaggio su un *Lear Jet* per Milano, che hanno raggiunto in poco più di un quarto d'ora. Riacquisita la chiave di riserva e tornati a Ginevra in treno, hanno potuto finalmente riportare a Como l'aereo.

Klaus Sonnenberg, il pilota che ha fatto la traversata dell'Atlantico con Roberto sta con noi mezza giornata, divertendosi molto a fare qualche decollo e ammaraggio su quelle acque per lui tanto inusuali e potendo rifocillarsi in un vero ristorante francese. È una persona simpatica e capace, che in Canada gestisce un'attività di volo charter con bimotori e che ha accompagnato Rober-

to attraverso l'Atlantico non per un compenso, ma per il piacere di volare e "per tenersi in esercizio".

La manifestazione a Evian è molto ben organizzata e bella, con le pattuglie svizzere e francesi, tanti acrobati e, tra l'altro, due *Tornado* che passano a più di 500 nodi, con i postbruciatori inseriti, appena sopra le nostre teste, lasciando la folla a bocca aperta e i nostri visceri piacevolmente rivoltati.

Noi abbiamo presentato i nostri tre anfibi in 10 minuti di esibizione, con decolli, ammaraggi e passaggi radenti sulla superficie. Alla fine della manifestazione e il giorno dopo abbiamo portato in volo molte persone, tra cui autorità locali e il sindaco di Evian, che si è entusiasmato all'idea di poter un giorno vedere idrovolanti volare regolarmente sulle acque del Lemano.

Gli abitanti e le autorità della sponda francese non nascondono un certo disappunto nei confronti delle mille restrizioni imposte dai vicini svizzeri relativamente alle attività che si possono svolgere sul lago. Si legge facilmente loro negli occhi una certa volontà di far prevalere il proverbiale modernismo francese sul conservatorismo svizzero.

Il Lago di Ginevra è contornato da un ambiente naturale e antropico splendido, che possiamo apprezzare appieno dall'aereo. Le sue acque presentano in modo evidente il fenomeno delle sesse, studiate nel Settecento da Bénédict de Saussure proprio su questo lago. Le sesse consistono in un periodico innalzamento e abbassamento delle acque, simile a una marea. La Luna non è però implicata nel fenomeno, su cui in questa sede non ci dilunghiamo. L'effetto finale è lo stesso di quando muoviamo con un leggero movimento circolare, tenuto con le due mani, un catino pieno d'acqua: l'acqua ruota nel catino determinando un'onda che si muove progressivamente lungo tutto il perimetro. Presenti anche nell'Adriatico, le sesse provocano variazioni di livello dell'acqua di poche decine di centimetri.

La domenica è il giorno del ritorno. Da Annemasse torniamo su Evian e ripercorriamo a ritroso il Vallese e il Sempione. In quel giorno i Cessna del Club sono sul Lago di Varese, a Gavirate, per la manifestazione annuale in cui portiamo in volo gente del luogo e turisti di passaggio. Nel primo pomeriggio raggiungiamo dunque i nostri amici sul laghetto prealpino e diamo loro manforte volando tutto il pomeriggio anche con i tre anfibi.

Un altro finesettimana denso di avventure idro.

P.S.

A Evian torneremo altre volte. Ricordo la volta che abbiamo assistito alla finale Francia-Italia per il campionato del mondo di calcio dopo una cena ufficiale, in un auditorium con schermo gigante, alla presenza di un migliaio di francesi. Tutti ricordano quella partita, con la testata di Zidane e la vittoria dell'Italia. Noi eravamo proprio... nella tana del lupo. Da dire che i nostri ospiti ci hanno cavallerescamente offerto una bottiglia di champagne a riconoscimento dei meriti della nostra squadra azzurra.