

## Ischia

*Un'idea, una speranza, una bella avventura stroncate brutalmente dal modo italiano di gestire l'aviazione.*

Ischia, per qualche tempo, verso la fine degli anni Ottanta, diventa una *dépendance* dell'Aero Club Como. Di ciò si devono ringraziare i fratelli Michelangelo e Rocco Regine, proprietari di alberghi e fondatori dell'Aergolfo. Intenzionati ad avviare un'attività di trasporto pubblico di passeggeri tra l'aeroporto di Napoli Capodichino e l'isola di Ischia e di voli turistici nel golfo di Napoli, i fratelli Regine ci hanno contattato per scegliere gli aerei e seguirli nel complesso iter di avviamento di un'attività di TPP con idrovolanti.

L'impresa - è inutile dirlo - è disperata, dovendo svolgersi in uno dei paesi più burocratizzati del mondo. Infatti naufragherà di lì a qualche anno e dopo ingenti investimenti fatti. Ma andiamo per ordine.

Il primo anno che siamo andati a Ischia dobbiamo farlo in un momento in cui non disponiamo di aerei anfibi, una condizione in cui il Club di tanto in tanto si trova. Ma non tutto il male vien per nuocere, perché possiamo dimostrare che con gli idrovolanti si possono compiere senza problemi viaggi lunghi. Eccoci dunque in partenza per Ischia con il Piper PA 18 idro.

Per raggiungere la lontana meta da Como è necessario fare almeno una sosta intermedia. Potendo scegliere, quale migliore scalo può esserci che Orbetello? La laguna è infatti un bacino protetto ed è uno dei siti più importanti della storia idrovolantistica italiana. Ciò basterebbe a giustificare la scelta. Inoltre Orbetello si trova circa a metà strada tra Como e Ischia. La prima tratta è dunque Como-Orbetello. Grazie alla nostra iniziativa, le acque di Orbetello hanno potuto accogliere, per la prima volta dopo cinquant'anni e dopo le squadriglie di Balbo, un idrovolante.

Della cosa non si accorge nessuno, ad esclusione del benzinaio che si trova presso il punto di approdo, che ci fornisce un'ottantina di litri di super, tra una Fiat 127 e una Citroen GS. Il bello del Piper è che "va" con qualsiasi benzina, a differenza di quasi tutti gli altri aerei (basta pulire bene le candele dopo).

A Ischia si deve scendere in mare. È vero che, come ci hanno insegnato i piloti militari degli anni Trenta e Quaranta, c'è sempre uno specchio di mare intorno a un'isola in cui è possibile l'ammarraggio, ma siamo più tranquilli se,

al termine di un lungo viaggio, abbiamo un vero alternato. A nord del golfo di Napoli c'è un bel lago costiero, il Lago di Fusaro, che fa al caso nostro. Anche con il mare a forza 5 e un bel vento teso, un lago costiero di pochi chilometri quadrati non presenta onde più alte di 30 o 40 cm, perfettamente alla portata del nostro piccolo idrovolante.

Sul lago opera uno storico circolo nautico, cosa che ci dà il conforto di poter trovare aiuto in caso di emergenza. Siamo infatti certi che il personale e la gente di quel circolo, anche non preavvisati, saprebbe offrirci tutta l'assistenza necessaria, con la proverbiale generosità e solidarietà che contraddistingue la gente di mare e il popolo napoletano.

Non avremo bisogno dell'alternato, anche perché abbiamo potuto veramente verificare quanto sia vero che intorno a un'isola c'è un'enorme differenza tra le condizioni della parte esposta e quelle della parte ridossata. In particolare sul lato ovest, più esposto al mare aperto, nella zona di Forio, capita che ci sia un bel mare, assolutamente inagibile anche per un *Caravan* o un *Mallard*, mentre a Casamicciola, nello stesso momento, il mare sia solo lievemente increspato e perfettamente ammarabile con il nostro "Piperino".

Dell'arrivo a Ischia ricordo un'esperienza sconcertante. Non abbiamo informato nessuno dell'ora esatta del nostro arrivo e nessuno ci attende in quel momento. Arriviamo dunque inaspettati e inosservati nel cielo di Casamicciola e, durante l'ispezione dall'alto, diventiamo bersaglio di una vera azione di contraerea. Bombe esplodono ovunque nel cielo intorno a noi e l'aereo potrebbe essere colpito da un momento all'altro da una di esse. No, non siamo in guerra. Semplicemente si festeggia il patrono del paese con un magnifico spettacolo pirotecnico in pieno giorno, nel mezzo del quale stiamo conducendo il nostro avvicinamento. Fortuna vuole che usciamo indenni.

A Ischia i fratelli Regine hanno organizzato una manifestazione aerea di inaugurazione dell'idrosuperficie segnalata, che tanto faticosamente sono riusciti ad aprire (con una serie di costosissime boe che sono state loro imposte dalle autorità). Vi partecipano molti mezzi e la pattuglia delle Alpi Eagles. È un successo, perché in zona non si è mai visto nulla di simile.

Negli anni successivi andiamo a Ischia con il Maule M7 anfibia, un magnifico aereo "da mare", ovvero che ha un comportamento molto buono su onde di notevole dimensione, sebbene sul mare rischi di deteriorarsi facilmente per la salsedine.

Nelle settimane passate a Ischia a studiare e sperimentare le future attività della compagnia facciamo magnifici voli sulla costiera amalfitana, su Napoli, su Ponza, su Ventotene e sulle isole del golfo, un volo di ricerca in mare di una barca scomparsa (ore e ore a perlustrare la superficie), richiesto dalla Capitaneria di Porto, e un interessante volo all'interno della caldera del Vesuvio, in omaggio al nostro concittadino Plinio il Vecchio, che perse la vita nell'eruzione di quel vulcano nel 79.

I protagonisti dell'avventura ischitana sono vari e in particolare, oltre allo

scrivente, Giorgio Porta, Roberto Ruberto, Franco Cereda e Pino Dal Prà.

L'ultimo atto della vicenda non è una bella esperienza. L'Aergolfo, dopo avere acquistato un Maule M7 per voli sperimentali, ha deciso di acquistare un Cessna 206 anfibia. Inadatto a svolgere attività commerciale, a causa del troppo basso carico utile, l'aereo è stato acquistato in modo affrettato presso un dealer del centro Italia ed è giunto in Italia dotato di galleggianti anfibi di tipo sconosciuto e malconci. L'aereo è giunto a Roma grazie a un ferry flight. Io ho il compito di trasferire l'aereo da Roma a Napoli e di portare poi in volo, nei giorni successivi, una serie di autorità e giornalisti.

Dopo il decollo da Roma si presentano alcuni problemi nelle operazioni al carrello, che si muove a fatica e richiede speciali manovre per bloccarsi in posizione retratta, ma il bello deve ancora venire. Ammarato di fronte a Casamicciola, presso una barca di appoggio, mi viene subito chiesto di portare in volo due o tre persone. Salite le persone, incomincio la manovra di decollo e mi rendo subito conto che qualcosa non va. La corsa è troppo lunga; l'aereo è pesante, pesantissimo. Infine si stacca, ma è molto spugnoso. Conduco il volo in modo cauto, senza fare virate o manovre particolari. L'idea è che ci sia qualche piccola falla e che nell'ammarraggio qualche scomparto dei galleggianti abbia imbarcato acqua.

Un sesto senso mi dice di ammarare tra la barca di appoggio e la riva. Scarico subito i passeggeri e avviso il proprietario che ci sono problemi e che mi dirigo subito verso la riva. Così faccio e mi rendo conto che la situazione è molto peggiore di quel che immaginavo: l'aereo sta affondando. A 200 metri dalla riva procedo con i galleggianti completamente immersi nell'acqua, una sensazione irrealistica per un pilota di idrovolante. La galleggiabilità è evidentemente garantita dalle bolle d'aria che ancora si trovano nella parte alta dei galleggianti, aria che sta rapidamente sfuggendo, sostituita da acqua. A 100 metri dalla riva l'elica incomincia a fendere la superficie a ogni giro e sono combattuto se aumentare la potenza o ridurla: proprio tra la padella e la brace. Nel dubbio di poter perdere l'aereo, decido che, nel caso, è meglio perdere solo l'elica e aumentare la potenza. I galleggianti toccano il fondo a qualche metro dalla battigia, ma l'aereo è tutto fuori dall'acqua, che lambisce la parte inferiore della fusoliera.

L'aereo è poi tirato in secca da una ditta di recuperi navali composta di due persone di incredibili risorse e bravura. In quattro e quattr'otto, con espedienti tecnici inimmaginabili per la loro semplicità ed efficacia, portano l'aereo sulla riva e drenano l'acqua dai galleggianti. Non si fa fatica a credere che quelle poche persone, da sole, sappiano recuperare una nave affondata.

Il giorno dopo si decide il da farsi. L'idea è di trovare il sistema di portare l'aereo a Napoli Capodichino, ove una ditta di manutenzione potrà metterci mano. È certo che i galleggianti fanno acqua. Tuttavia, se si prepara l'aereo sulla riva, lo si scalda e lo si mette velocemente in acqua, dando immediatamente potenza per metterlo sul redan e decollare, probabilmente ce la si farà.

In fondo, dopo il primo ammaraggio, è ridecollato con quattro persone a bordo. Ora ci sarà solo il pilota.

Così si fa. L'aereo sale sul redan e accelera, ma la bella sensazione dura poco. Il moto inesorabilmente rallenta. Istantivamente faccio fare alla barca volante un paio di oscillazioni, per favorire un'acceleratina e il distacco, ma non c'è niente da fare. L'aereo continua a rallentare. Non ha funzionato. Le operazioni precedenti hanno evidentemente danneggiato i galleggianti in modo grave e l'acqua entra a fiotti. So che l'aereo affonderà presto.

Nel frattempo ho impostato una larga virata che mi porta verso la riva. Oltre il porto di Casamicciola c'è, nella costa scoscesa, una spiaggetta, verso la quale mi dirigo. Mi viene il dubbio che, scendendo dal redan (ovvero lasciando quella condizione in cui si procede in planata), l'aereo potrebbe affondare immediatamente. Così prolungo il più possibile la fase di flottaggio in planata e scendo dal redan a poche decine di metri dalla riva, che raggiungo infine con i galleggianti completamente affondati, peggio che nell'approdo del giorno precedente.

L'avventura è finita e l'aereo è anche in questo caso salvo. Con grande fatica, nelle ore successive, lo si porta in secca sulla spiaggia. Esso sarà poi smontato, messo a pezzi su una chiatta e trasferito a Napoli, ove un camion lo porterà all'aeroporto.

I galleggianti risulteranno poi essere di un tipo inadatto, ma soprattutto in condizioni di assoluta non navigabilità, un caso che può capitare quando l'acquisto di materiale idro non viene eseguito da esperti, ma da un comune importatore di aeroplani "terrestri" (per chi non l'avesse ancora capito, quell'aereo è stato acquistato senza la consulenza di noi comaschi).