

Le Bourget

L'aeroporto francese, ove approdò Lindbergh, è la meta del mio primo viaggio impegnativo all'estero, molto istruttivo per la presenza al mio fianco, almeno per una parte, di un vero maestro nelle arti del volo: Cesare Musumeci.

C'è una necessità. Il presidente Musumeci ha fatto un accordo con la più grossa azienda di aerotaxi francese, l'Euralair, basata a Le Bourget, che richiede che il nostro Lake *Buccaneer* sia portato presso la loro sede per un paio di giorni. Quell'azienda, infatti, ha preso la concessione di vendita dei Lake in Francia e deve certificare il primo. Dunque avrà per due giorni i funzionari del *Bureau Veritas* (il corrispondente del nostro RAI) che vaglieranno tutti i documenti e proveranno in volo l'aereo. I funzionari non richiedono prove in acqua, così che le prove in volo saranno condotte dal capopilota dell'Euralair, Bernard Duchateau. La nostra missione è dunque quella di consegnare l'aereo nelle mani di Bernard Duchateau, a Le Bourget, sparire, ricomparire dopo due giorni e riportare l'aereo a Como.

Musumeci, presissimo dal lavoro e comunque sempre molto frettoloso, mi chiama e dice «L'hai fatta la radiotelefonata in inglese con l'esame, no?» «Sì - rispondo - sono già andato in Corsica la settimana scorsa.» Il viaggio a Bastia era stato il mio primo volo all'estero, fatto appena dopo avere conseguito il brevetto e descritto nel capitolo "Dirottamenti". «Benissimo. Devi portare il Lake a Parigi, a Le Bourget. Lo farei io, ma ho alcuni impegni improrogabili. È una cosa importantissima; ci guadagniamo un sacco di soldi. Non preoccuparti; è tutto pagato, aereo, alberghi, ristoranti e così via.»

L'opportunità mi eccita, anche se provo la netta sensazione che la cosa sarebbe stata più "giusta" sei mesi o un anno dopo. Il problema, operando nell'aviazione leggera, non è andare da A a B, ma andarci in un momento preciso. E il Lake lo si deve portare a Parigi in un giorno precisissimo, di lì a qualche giorno.

Il Lake, in quel momento è a Genova, dove l'ho lasciato tornando dalla Corsica qualche giorno prima. Sto aspettando un tempo buono sugli Appennini per riportarlo a Como, ma la situazione generale sull'Europa è molto movimentata e variabile. Dopo un giorno speso nel pianificare il mio volo più lungo e complesso, fino a quel momento, viene il momento di partire. Il tempo, dopo

una settimana brutta, si è fatto bello, anzi, bellissimo. Tutto il Nord Italia è libero da nubi, ma tira un vento molto forte. La meteo francese presenta invece una situazione drammatica: tutta la Francia è coperta da nubi e piove dappertutto. Esaminiamo la situazione con Musumeci e lo convinco: «Vieni anche tu nel viaggio di andata. Tu ritorni immediatamente con la linea; noi torniamo tranquillamente, quando il tempo è buono. Ci metteremo quel che ci metteremo, ma intanto la missione è compiuta. Comunque con quel tempo in Francia non me la sento di andare da solo.» Musumeci guarda i metar/taf e si rende conto che io non sarei mai in grado di portare l'aereo a Parigi. Dunque accetta.

Ho un'altra esigenza e la dico a Musumeci: «Senti, è la prima volta che faccio un viaggio lungo all'estero; nel ritorno sarò preso con le carte e le comunicazioni in inglese. Devo portarmi dietro uno che almeno mi sappia tenere l'aereo dritto». Musumeci tergiversa: «Ma sei proprio una lagna. Pensa che ogni lira che spendiamo per il tuo aiuto-pilota, alberghi, ristoranti, è una lira in meno per il Club». Musumeci fa infine una proporzione tra il costo di qualche giorno di vitto e alloggio di quella persona e l'enorme cifra che aveva ottenuto per l'operazione; fatto sta che partiamo in tre: Musumeci, io e Diego Bianchi, in possesso da qualche settimana del brevetto di primo grado e quindi in grado di tenere in mano un volantino e di tenere l'aereo con le ali livellate e con una certa prua, tutto quello che richiedo da lui. In poche parole, il buon Diego deve svolgere il ruolo di un autopilota umano, oltre che di simpatico compagno di viaggio.

Ci facciamo portare a Genova. Facciamo benzina, saltiamo sull'aereo e decolliamo in un vento di una trentina di nodi. Prima tappa: Lione. La tratta si svolge per tutta la prima parte sugli Appennini, poi sulle Alpi, poi sulle prealpi francesi. Insomma, si svolge quasi tutta in montagna.

Saliamo dunque subito fino a 12.000 piedi, proseguendo a quella quota, che ci consentirà di attraversare le Alpi Marittime. Da quella quota abbiamo sotto i nostri occhi l'intera pianura Padana e l'arco alpino per centinaia di chilometri. La condizione di visibilità è eccezionale, di quelle che capitano in poche giornate all'anno.

Voliamo a una temperatura di -28 °C. Al mio primo accenno a toccare la levetta del riscaldamento, che sul Lake è a bruciatore di benzina, Musumeci mi prende delicatamente ma fermamente la mano e la trattiene. «A questa quota, se qualcosa con il bruciatore va storto, quanto tempo ci mettiamo a ritornare a terra? Dovevamo accenderlo appena dopo il decollo, non ora.» Retraggo dunque la mano dal pulsante, ripromettendomi che mai avrei attivato il riscaldamento sul Lake senza averlo prima provato a bassa quota.

Intanto, passato oltre lo spartiacque, i magnifici picchi innevati delle Alpi hanno lasciato il posto a una superficie grigia perfettamente definita, che si stende circa 2000 piedi sotto di noi. Qua e là, soprattutto verso nord, da questa superficie si vedono emergere le cime dei monti più alti. La Francia è interamente coperta, per quel che possiamo vedere, da una spessa coltre di nubi.

Voliamo *on top* per un'altra ora, finché Musumeci, dopo aver trasformato il volo da VFR a IFR, ci annuncia l'avvicinamento a Lione e l'inizio della discesa. Timidamente sussurro: «Beh, faremo ghiaccio...». Musumeci mi risponde come farebbe un pilota acrobatico a un passeggero che gli dicesse, durante un looping: «Ma così vedremo il mondo alla rovescia».

«È evidente che faremo ghiaccio. Ma a queste quote e temperature non è tanto male. Scivola via. Sarà peggio quello che si formerà a quote più basse. L'importante è scendere sempre, fino a destinazione, e tenere il motore bello brillante e una bella velocità.»

Viene il momento dell'ingresso in nube. È la mia prima volta: una vera emozione, accentuata da quel che succede subito dopo. Nel giro di tre o quattro secondi l'aereo si riveste letteralmente di ghiaccio. Non che ci sia qualcosa da vedere, fuori, ma vedere il ghiaccio dilagare sui vetri anteriori a vista d'occhio e capire che ha fatto uno strato di un certo spessore fa senso a un pilotino della mia esperienza. E fa ancora più senso quando penso che quello stesso strato riveste ora le ali, la fusoliera, i galleggianti, le superfici mobili, le antenne, che tenta di appiccicarsi sulle pale dell'elica, che in realtà beneficiano di un particolare sistema antighiaccio che solo pochi aerei - quelli con elica spingente - hanno: i tubi di scarico.

Vedendo Musumeci tranquillo e pacifico, lì sul sedile di destra, azzardo qualche commento: «Ma come faremo ad atterrare a Lyon Bron se le finestre sono rivestite di ghiaccio e non vediamo nulla?» A commenti di questo genere Musumeci risponde lievemente spazientito, ma in fondo capendo che qualcosa si deve pur insegnare a questi novellini che ha a bordo. Con la voce monotona dell'insegnante e gli occhi al cielo recita: «La base delle nubi a Bron è a 800 piedi. Piove. Lo zero è 3 o 4 mila piedi più in alto. Quindi usciremo dalle nubi quando il ghiaccio sarà già stato lavato via dalla pioggia. Alla peggio faremo qualche giro sul beacon finché si scioglie del tutto. L'importante è tenere sempre una bella velocità. Intanto stai tranquillo e pensa a pilotare.»

Succede tutto come è stato previsto da Musumeci, che ha al suo attivo centinaia di attraversamenti alpini su piccoli bimotori, diurni e notturni, con qualsiasi tempo. Si vede chiaramente che, al contrario di noi, lui è più tranquillo quando vola in IFR che quando vola in VFR.

A Lione giungiamo ormai verso sera. Prevediamo di dormire lì. Il mattino, dopo essere ripartiti con un piano di volo VFR, voliamo in un ceiling sempre più basso finché Musumeci butta avanti la manopola della miscela, la manetta dei giri dell'elica e quella del gas ed entra decisamente in nube, iniziando la salita. «L'unica è andare avanti in IFR.» Chiede il livello IFR più basso, che eviti il rischio di volare in condizioni di ghiaccio. Sono 6000 piedi, quota alla quale andiamo fino a Parigi, volando a una temperatura di due o tre gradi sopra lo zero, sempre in nube. Io pilota l'aereo e tengo la quota e le radiali che Musumeci mi dice, mentre lui, che è il vero comandante, anche se si trova seduto sul seggiolino del copilota e non toccherà mai i comandi, guarda le

carte e parla alla radio.

Scesi a terra, Musumeci prende subito un taxi per andare al Charles De Gaulle, da cui tornerà a Milano.

Noi conosciamo Bernard Duchateau, a cui consegniamo l'aereo. Bernard - diventeremo amici poi - pilota tutti gli aerei della compagnia per cui lavora, tra cui Lear Jet, Falcon, Boeing 727, ma ha una grande esperienza anche su aerei leggeri. Si è formato come militare. Da ragazzo ha fatto tutta la guerra in Algeria. Racconta di come facevano azioni antiguerriglia, in villaggi isolati, interamente dall'aereo. Identificavano, inseguivano e stanavano i guerriglieri stando in volo, passando in voli a coltello tra i suk del villaggio o girando quasi in stallo intorno a casolari isolati, mitragliando in modo selettivo, per non colpire persone estranee, ma infine facendo uscire e arrendere il nemico. A quel punto intervenivano le truppe di terra. Insomma, facevano le stesse cose che faranno dopo qualche anno gli americani in Vietnam, con la differenza che gli americani useranno elicotteri, mentre i francesi in Algeria usavano aerei. Ciò per dire che un pilotino di secondo grado neobrevetato quale ero io non ha avuto alcun problema a consegnare nelle mani di un pilota con quella storia il piccolo *Buccaneer*.

Dopo un paio di giorni di gozzoviglie e visite a musei, tra cui il Musée de l'Air et de l'Éspace, che ha sede proprio a Le Bourget, torniamo a prendere il nostro aereo. Lo troviamo in condizioni smaglianti. «Sapete, dovevamo fare una dimostrazione importante; ci siamo permessi di dargli qualche ritoccatina qua e là.» Insomma, l'aereo era più bello che da nuovo.

Nel volo di ritorno il tempo ci ha creato qualche problema, tanto che siamo dovuti dirottare a Troyes. Ridecollati, non abbiamo potuto attraversare le Alpi, sempre per il maltempo, ma abbiamo dovuto circumnavigarle, percorrendo tutta la valle del Rodano fino a Marsiglia, per poi proseguire per Nizza, Genova e Como. A Marsiglia ci siamo fermati a dormire e, nell'occasione, per gustare una buona bouillabaisse.

Musumeci non l'ha presa molto bene: «Ma che ceiling e ceiling; di la verità, che avevi voglia di farti una bella vacanza in Costa Azzurra.» In realtà, da pilotino quale ero, ho scelto la soluzione di minor rischio, anche se non la più economica o rapida. Oggi rifarei certamente lo stesso, proprio per farmi la vacanza.

Quel che è certo è che non c'è nulla che mi ha svezato come andare in giro con Cesare Musumeci o fare cose ai suoi ordini.