

Rovaniemi

Un'avventura nell'estremo nord europeo.

Rovaniemi è la capitale della Lapponia, un luogo mitico e affascinante ai confini geografici, etnici e culturali dell'Europa, meta del mio primo raid di una certa importanza.

Partiamo in quattro, con il Lake LA4-200. Prima di spiccare il volo un'operazione essenziale è la riduzione a un terzo del bagaglio portato da ciascuno. Come un doganiere inflessibile, faccio aprire tutti i bagagli e ammucciare sul piazzale il contenuto, consentendo a ciascuno, me compreso, di portarne solo una piccola parte.

Il problema principale - almeno così mi pare - si presenta nella prima mezzogiornata di volo: l'attraversamento delle Alpi. La salita a 9500 piedi e lo scollinare il Gottardo in una fosca, ma bella giornata di agosto non pone invece particolari problemi, così che dopo una novantina di minuti giungiamo felicemente a Stoccarda. Da lì a Rovaniemi il punto più alto raggiunge poche centinaia di metri di quota. Insomma, è tutta pianura, una cosa del tutto inusuale per noi alpino-comaschi.

Ecco all'opera la legge del contrappasso: nessun problema nella tratta difficile, le Alpi; grossi problemi nella tratta successiva, teoricamente facile, che dovrebbe farci giungere ad Amburgo. Un tempo infame ci costringe a un certo punto a scartabellare freneticamente il *Bottlang* (il portolano degli aviatori) per trovare l'aeroporto più vicino in cui atterrare. È Mannheim.

Grazie al segnale di un VOR ci mettiamo su una rotta che dovrebbe portarci proprio sopra Mannheim, ma il ceiling, ovvero la base delle nubi, è di soli 300-400 piedi e piove a catinelle. L'operatore dell'aeroporto, appena contattato, illustra la pessima condizione del tempo, che è lo stesso in cui stiamo volando, e ci consiglia, se possibile, di trasformare il piano di volo in strumentale e andare a Francoforte.

Gli dico subito che non mi è possibile e che la mia missione, in quel momento, è raggiungere proprio l'aeroporto di Mannheim. Non gli dico che l'alternativa è atterrare nel primo prato o spiazzo che trovo sulla rotta. Lui capisce al volo che non sono abilitato al volo strumentale e che l'aereo che conduco è un aereo leggero. Si fa in quattro per darmi ogni informazione utile. Mi consiglia

la migliore rotta di avvicinamento e mi mette in guardia su ogni ostacolo che posso trovare sulla rotta, in particolare su una serie di ciminiere, a sud dell'aeroporto.

Dopo pochi minuti vedo la prima, di cui conservo un ricordo indelebile: un cilindro che si innalza da suolo e si ficca in uno strato netto di nubi. Dopo una gimkana, accuratamente guidata dal capace operatore, tra le successive ciminiere arrivo all'aeroporto e finalmente atterro. Bene, siamo salvi.

Dopo l'atterraggio vado in torre a ringraziare per l'assistenza l'operatore e penso a quanti incidenti non sarebbero avvenuti se le torri di controllo avessero ospitato persone come quella che mi trovo davanti (certamente l'incidente dell'Alitalia a Berna o la collisione in volo dell'aereo di linea russo con quello della DHL, sempre in Svizzera, per fare solo due esempi).

La mattina dopo leggiamo sul giornale locale che il tempo del giorno prima e l'attuale è il peggiore dal 1852. Da un lato ci consideriamo sfortunati, ma dall'altro fortunati: ci siamo trovati in mezzo, ma abbiamo trovato la via di scampo e ora siamo al sicuro, a terra. A Mannheim stiamo tre giorni della nostra vacanza in attesa di un tempo adatto a proseguire il viaggio. Esauriti i musei, lo zoo e i parchi, ci buttiamo sui giochi di carte. Il giorno successivo avremmo certamente acquistato un Monopoli (chissà il "Parco della Vittoria" come si chiama in tedesco?).

Mannheim è un aeroporto piccolo, con una pista di 800 metri. La prospettiva di decollare a pieno carico, in estate, in quelle condizioni non mi dà una bella sensazione. In un eccesso di prudenza spedisco dunque due passeggeri in treno alla vicina Francoforte, dove li racconterò, per decollare da una bella pista di 4 chilometri.

L'arrivo ad Amburgo, bellissima città vista dall'alto, con il suo immenso porto (mi sono immedesimato nei piloti dei bombardieri alleati durante la seconda guerra mondiale), è stato però veramente indisponibile.

Il controllore - magari fosse stato quello di Mannheim! - mi dà subito un'indicazione incomprensibile: "*You are cleared two four*". Nella sua testolina bacata lui mi autorizzava ad atterrare sulla pista 04, ovvero intendeva il messaggio come "*You are cleared to four*", usando una fraseologia non standard, perché avrebbe dovuto dire "*You are cleared to zero four*". A quel punto mi sono messo a scartabellare il *Bottlang* per capire dove diavolo fosse la pista *two four*, ovvero la 24.

Nulla può essere più pericoloso di un aereo leggero su un grande aeroporto che brancola in cerca di una pista che non esiste.

Un sesto senso mi dice che è meglio che, nella posizione del momento, che non è sul prolungamento dell'asse di alcuna delle piste, faccia un 360 continuo e molto stretto, in attesa di ulteriori delucidazioni.

Quell'imbecille di controllore, a cui chiedo di specificarmi meglio la pista in uso, mi ripete due o tre volte, quasi spazientito, il messaggio precedente, perseverando nell'uso di una fraseologia non standard. Finalmente, continuando a

ruotare intorno al punto in cui mi trovavo in un interminabile 360 e dopo aver ben studiato tutto il *Bottlang* ove compare la parola "Hamburg", intuisco il possibile inghippo e gli chiedo "*Do you mean I am cleared to runway zero four?*" Ma certo, mi risponde lui, senza nemmeno capire che il suo comportamento e il suo modo di parlare e comunicare è destinato a provocare presto un grave incidente.

Ma l'avventura continua. Atterrati, ci dobbiamo orientare nella giungla dei raccordi di un grande aeroporto, dotato di varie piste. A un certo punto mi trovo davanti ai segni che, per terra, indicano inequivocabilmente la presenza di una pista. Istantaneamente pigio sui freni. "*Sono autorizzato ad attraversare la pista tal dei tali?*" chiedo. "*Siete autorizzati.*" Io ho qualche dubbio, vedendo vari aerei di linea che rullano nelle vicinanze e mi attardo un po'. Dopo una ventina di secondi vedo un bel 727 sfrecciare sulla pista a tutto motore e passarmi davanti. Ironicamente dico "*I-AIIA roger, will cross the runway after the 727 take off.*" Dopo un po' di secondi sento una vocina che dice "*I-IA Correct*".

Da quel giorno pianifico tutti i miei viaggi aerei in modo che tocchino il più possibile piccoli aeroporti o - meglio ancora, disponendo di sontuosi idrovoltanti, sontuosi da un punto di vista della sicurezza - in modo che tocchino solo bracci di mare, laghi e fiumi.

Il resto del viaggio di andata ci farà conoscere Copenhagen, Stoccolma e varie città della Finlandia, in ciascuna delle quali ci fermiamo per vari giorni.

Non possiamo che avere un bel ricordo della burocrazia svedese. Per circolare in VFR in Svezia bisogna pagare una tassa *una tantum* per il controllo del traffico aereo. Con artifici tipicamente italiani, non la pago al primo aeroporto da noi toccato. Ma il diavolo fa le pentole e non i coperchi, come si sa. Al secondo aeroporto una gentilissima signora, non giovanissima, ma molto, molto avvenente, mi fa notare che sto viaggiando senza avere pagato la tassa prevista e mi chiede se ho piacere di pagarla. Ovviamente mi dichiaro dispostissimo a farlo e, facendo il finto tonto (come si dice a Como "*fa 'l stupid per minga pagà 'l dazi*"), in un estremo, ormai disperato tentativo di non pagare, chiedo come mai non me l'abbiano fatta pagare all'aeroporto precedente. Lei mi spiega, con un'affettuosa condiscendenza, che dichiara maliziosamente di riservare solo agli italiani, comportandosi invece con gli altri come una severa istitutrice (potenza della latinità!), che quando si erano accorti che non ero in regola ero già in pista per decollare e che loro non fermano mai un volo per ragioni amministrative e che preferiscono perdere una tassa o affrontare i problemi di farla pagare in un altro aeroporto piuttosto che provocare all'utente i disagi di un'interruzione di un volo. Che lezione!

Mi vengono in mente gli impiegati di aeroporto italiani, che fermerebbero un jumbo che ha già dato tutto motore per due euro. Me ne ricordo uno, in particolare, in un trafficato aeroporto del Centro Italia, responsabile dell'annotazione dei movimenti, finalizzati all'esazione della tassa. Già portava due

paia di occhiali, uno per parlare con le persone e l'altro per scrivere; il terzo paio, per così dire, era un binocolo, che alternava agli occhi, con velocissimi movimenti, alle due paia di occhiali: un'occhiate fuori a uno degli aerei in movimento sul piazzale, cambio con gli occhiali da lettura per annotare le marche sul registro, cambio con gli altri occhiali per dare retta a noi; all'orecchio gli giunge un ronzio, inforca freneticamente il binocolo, che punta come un set di mitragliatrici contraeree binate: «Quel bastardo, l'altra volta mi ha fottuto, ma questa volta lo fotto io». E così via tutto il giorno.

Sempre in Svezia abbiamo acquistato in un negozio di materiale aeronautico un portolano di tutte le basi idro della Scandinavia. Non avendo moneta locale e non funzionando occasionalmente la mia carta di credito, il titolare non ha avuto la minima esitazione: «Per carità, tenete la pubblicazione, che vi serve proprio con il vostro idrovolante. Quando sarete tornati a casa, fatemi con comodo un bonifico bancario.» Altra lezione. Là funziona tutto così.

Della Finlandia conservo il ricordo degli aeroporti autostradali. Perché affrontare la spesa di un aeroporto quando il territorio è pervaso da superfici che si possono usare come piste? È così che, qui e là, due chilometri di autostrada sono un po' più larghi del normale e chiusi da sbarre, come quelle dei passaggi a livello, che si abbassano, bloccando il traffico, per quel paio di minuti che servono a un aereo di linea per decollare o atterrare. A fianco, in luogo di una stazione di rifornimento o un autogrill, si trova una completa aerostazione, con torre di controllo, piazzale di parcheggio degli aerei e tutto il resto.

Così la Finlandia ha centinaia di aeroporti, ma anche di superfici adatte a un atterraggio di emergenza. A volte basta un pizzico di genio per ottenere con poco risultati clamorosi! È inutile dire che in Italia, il paese che ha sacralizzato - anzi, deificato - l'auto, contravvenendo a uno dei comandamenti originari ("Non avrai altro dio al di fuori di me"), la brillante soluzione descritta non potrebbe mai essere adottata.

Rovaniemi si rivela una bellissima cittadina "di frontiera", ovvero oltre la quale si stende solo una natura sterminata e perlopiù inospitale. Inoltre è la capitale della Lapponia e offre molte possibilità di conoscere la storia e la cultura dell'affascinata etnia dei Lapponi.

Il fatto che in pieno agosto la temperatura sia intorno allo zero e che siamo bloccati per un giorno da una tempesta di neve rende la visita ancora più affascinante. Conseguenza del clima è l'organizzazione degli alberghi. Ciascuno è strutturato per poter affrontare l'eventualità che rimanga letteralmente sepolto sotto la neve e isolato. Ogni stanza è fornita di tutto ciò che serve per affrontare una lunga prigionia, come se fosse un rifugio antiatomico.

Si prova una forte sensazione di intimità quando ci si trova al sicuro, tra quelle mura amiche e tra quella gente oltremodo ospitale.

Il viaggio di ritorno avviene senza problemi fino alla Germania. Poi di nuovo il maltempo. Il ceiling è bassissimo, di 300-500 piedi, ma individuo un percorso lungo fiumi e canali - ricordo il *Mittellandkanal* - che ci consente di

attraversare la Germania sempre su acqua, senza mai perdere la possibilità di fare un ammaraggio di emergenza.

Il fatto che in un tempo impossibile un unico aereo leggero sia in volo richiama l'attenzione dei comandi militari. Forse per un vero controllo, forse per un'esercitazione, siamo a un certo punto circondati da sei o più caccia dell'aeronautica tedesca, che, con tutti i flap fuori e alla minima velocità, ci sorpassano lentamente. Passano a non più di una ventina di metri e ci studiano per benino, probabilmente in seguito a un'indicazione dei radaristi di terra, forse incapaci di interpretare la curiosa traccia radar determinata dal "motore sopra". A scanso di equivoci, sono pronto fin dal primo momento ad abbassare il carrello (segno di resa) al primo cenno di atteggiamento ostile.

Dopo aver visto il nostro lento e goffo "anatroccolo" che procede a meno di 100 nodi, recante una bella "I" quale prima lettera della sigla e pilotato da ragazzi dalla bella faccia pulita che fanno appariscenti cenni di saluto, se ne vanno ricambiando i saluti e sorridendo. Forse è il primo Lake che vedono.

Arriveremo a Como in treno, dopo aver lasciato l'aereo a Zurigo a causa dell'impossibilità di passare le Alpi. Lo recupereremo nei giorni successivi.

Rimane il viaggio più lungo che ho fatto.