

Vichy

Un sito ideale per operare con gli idrovolanti... sempre che si sia capaci di usarli.

La voglia di volare sull'acqua "si attacca". Visti per caso gli idrovolanti di Como a Biscarrosse, presso Bordeaux, nell'ottobre del '91, e constatata l'affluenza di pubblico da essi provocata, gli organizzatori della fiera internazionale di Vichy hanno pensato di organizzare nella bella città termale un raduno europeo di idrovolanti, che si terrà poi dall'8 all'11 dell'aprile 1992.

Le operazioni si svolgono nel tratto dell'Allier su cui si affaccia il centro cittadino, reso particolarmente largo e calmo da due ponti che fungono da sbarramento. Il bacino è normalmente usato per gare di canottaggio e di motonautica e come lido. Sulle rive si trovano alcuni dei migliori ristoranti della regione, campi sportivi, il galoppatoio, il centro-congressi e fieristico. Il tutto è molto piacevole, la cornice ideale per operare con gli idrovolanti e per passare qualche giorno di vacanza.

Vichy è proprio nel centro della Francia, forse uno dei criteri che l'hanno fatta scegliere come capitale dell'amministrazione del generale Petain, presidente imposto dagli occupanti tedeschi. Da Como sono circa 500 km in linea d'aria. La rotta diretta è Como-Aosta-passo del Piccolo San Bernardo-Chambery-Lione-Roanne-Vichy. Con le Alpi intransitabili la rotta si allunga molto, passando per Savona, Nizza, Marsiglia, la valle del Rodano fino a Lione e poi Vichy: una distanza doppia.

La spedizione avrebbe dovuto essere fatta con due Lake, un *Buccaneer* e un *Renegade*, e con un Cessna 172, ma, come spesso avviene, non tutti gli aerei e i piloti sono disponibili al momento della partenza, così che solo il *Renegade* pilotato da Franco Panzeri e dallo scrivente prende la via della Francia.

C'è una netta situazione di Stau e Föhn e il tempo è quindi bellissimo fino alle Alpi. Di là è tutto nuvoloso e sembra proprio che le nubi siano sprovviste di documenti doganali, arrivando esattamente allo spartiacque, pressoché coincidente con la frontiera. Ma su Lione ci sono cinque ottavi e la cosa ci induce a continuare, a livello 125, fino a quando si troverà il "buco" per scendere.

A -20 °C le esalazioni di vapore acqueo di quattro persone nell'abitacolo ghiacciano all'istante al contatto con le finestrature, che si ricoprono di uno spesso strato di brina, così che un continuo raschiamento con carta di credito è

necessario per poter vedere fuori. Il motore in alto e dietro ha vantaggi, ma non quello di fornire il flusso consistente di aria calda garantito dai motori posti anteriormente. In realtà un efficace sistema di riscaldamento esiste, ma è del tipo a bruciatore di benzina prelevata dal serbatoio e non è usato probabilmente da parecchi mesi. La situazione di volo in cui ci troviamo non è dunque quella adatta per collaudare il sistema, che così è lasciato spento. In altri termini il rischio di un'avaria, seppure remoto, è consigliabile non correrlo.

In Francia non vi sono molte restrizioni di quota al volo VFR, a differenza che nel nostro paese, così che attraversiamo la zona controllata di Lione a livelli superiori al 95. La città e i due fiumi che vi si incontrano appaiono tra gli squarci delle nubi, nei quali ci buttiamo. Passati sotto, continuiamo per Vichy sorvolando la parte settentrionale del massiccio centrale, sotto una copertura che si è rifatta totale.

All'arrivo a destinazione una bella sorpresa. Non è necessario scendere all'aeroporto, in quanto il servizio di dogana è stato predisposto anche sul *plan d'eau*, cioè sull'idrosuperficie. Un volo internazionale Como-Vichy senza estrarre il carrello è qualcosa di assolutamente inusuale in un'epoca in cui l'Europa non è ancora doganalmente unita. Il nostro arrivo è considerato talmente scontato e normale che i doganieri non si fanno neppure vedere, sebbene sia la prima volta che gli idrovolanti toccano quelle acque. Tutto incomincia nel migliore dei modi, dunque.

A Vichy è già arrivato lo svizzero Marc Wertmüller von Elg, con il suo vecchio Lake *Buccaneer*, e il tedesco Mayer, con un *Renegade*. Inoltre sono presenti alcuni ultraleggeri, tra cui un *Wheedhopper* anfibo bimotore e un ultraleggero *Pétrel*.

Il giorno successivo il tempo è pessimo: piove a dirotto e il ceiling va da 0 a 200 piedi. La giornata è ideale solo per andare a Lione in macchina a vedere un paio di musei (è curiosamente in atto un gemellaggio con Milano: biglietti di ingresso gratis per tutti).

Al ritorno, verso sera, il tempo è un po' migliorato, ma ci attende una sorpresa, questa volta poco gradevole: la coda di un Lake che emerge dalla superficie, diritta diritta verso l'alto. Che cosa è successo? I racconti sono confusi ed è difficile trovare qualcuno che dia una versione attendibile. Nessuno ha mai visto un idrovolante da queste parti. Ma la cosa più importante almeno la si sa subito: le tre persone che erano a bordo stanno bene.

L'aereo, un *Buccaneer* stupendamente accessoriato, appartiene alla più grande compagnia francese di aerotaxi, che lo usa come dimostratore. Purtroppo, al momento dell'incidente, ai comandi non c'è il pilota che lo usa abitualmente, Bernard Duchateau, che non era disponibile in quei giorni, ma il capopilota della compagnia, con una gigantesca esperienza di volo, ma del tutto privo di esperienza idro. Intenzionato a fare un passaggio basso sulla superficie, il pilota decide infine di toccarla, ritenendo che un *touch and go* possa fare un po' di spettacolo. I pratica il pilota ha portato l'aereo, a 120 nodi, con la

potenza di crociera inserita, a toccare l'acqua. A quella velocità l'aereo tocca con la parte anteriore dello scafo, che affonda progressivamente, ma rapidissimamente nell'acqua. In meno di un secondo e in pochi metri l'aereo si ferma, si impenna e si cappotta.

La parte anteriore è dilaniata, "mangiata" dall'abnorme attrito con l'acqua. Un occupante esce direttamente dallo scafo squarciato, gli altri due dai fianchi. I canotti di soccorso, prontamente giunti, raccolgono le tre persone, che peraltro sono uscite da sole dai resti galleggianti dell'aereo e stanno bene.

L'accurata ricostruzione della dinamica dell'incidente è resa possibile dalla prontezza di spirito di un marinaio, che ha ripreso la scena con una videocamera e la ha messa subito a disposizione.

Qual è stato l'errore, perché di errore - e gravissimo - palesemente si tratta? Essenzialmente la confidenza che un pilota non-idro si è preso con l'acqua. Questo elemento mobile e mutevole, terribilmente distruttivo quando è agitato, trappola suadente ma ugualmente inesorabile quando è perfettamente piatto, cioè "a specchio", questo elemento che il pilota di idrovolante impiega anni a conoscere e che più conosce più impara a trattare con cautela e rispetto, è stato in questo caso fortemente sottovalutato. E - se vogliamo personalizzarlo - se ne è avuto a male e si è selvaggiamente vendicato.

Detto questo, ecco alcuni suggerimenti ai lettori, sia che siano piloti idro sia che desiderino diventarlo.

- Non trovarsi mai vicini all'acqua in un assetto piatto o a muso basso. L'eventuale contatto in questi assetti, con la parte anteriore dei galleggianti o dello scafo, non lascia scampo e porta al cappottamento, soprattutto se si opera con aerei con galleggianti.

- Non trovarsi mai vicini all'acqua a velocità molto superiore a quella di contatto. L'eventuale contatto in questa condizione genera un attrito abnorme e un momento picchiante che non può essere contrastato con i comandi aerodinamici.

Ed ecco un suggerimento prezioso ai piloti privi di esperienza idro: non avvicinatevi mai alla superficie dell'acqua.

Tornando all'incidente, certamente si tratta di qualcosa che non dovrebbe mai succedere in una manifestazione, in quanto rovina la festa a un sacco di gente oltre che al suo artefice e organizzatore, in quel caso all'ottimo André Maucci. Tuttavia quell'incidente ha fornito una magnifica dimostrazione della sicurezza dei Lake. Se c'era bisogno, infatti, di una dimostrazione che con quell'aereo ci si può infilare in acqua quasi alla massima velocità e con quasi tutto motore senza farsi niente, ebbene quella dimostrazione è stata ampiamente data.

In quella triste occasione la Francia ha perduto metà della sua flotta di idrovolanti (se si escludono i *Canadair*).

Ad alcuni piloti non piace parlare degli incidenti. Chi scrive considera doveroso parlarne e diffondere il più possibile ogni informazione ad essi relativa.

Gli errori commessi da un pilota o i capricci del caso devono essere noti a tutta la comunità dei piloti, affinché il rischio che si ripeta un certo incidente sia ridotto. Chi compie una manovra azzardata o si avvicina molto a una condizione critica, pur senza la minima conseguenza, deve fare partecipi di quanto è successo i colleghi e i componenti della comunità di piloti. Ciò non nello spirito di una confessione liberatoria per la propria coscienza, che peraltro può essere salutare, ma perché tutti siano al corrente della sequenza di eventi e di scelte che, in quel caso, hanno portato *quasi* all'incidente. Le stesse condizioni possono infatti ripetersi per altri.

Torniamo agli ultimi due giorni della manifestazione. Finalmente il bel tempo. E con esso il piacere di volare sulla bellissima cittadina e sulla campagna francese, nonché di operare sul tratto di fiume a noi riservato. Decollare, volare e ammarare presso il centro di una città è sempre emozionante.

La popolazione non sembra infastidita dal rumore, ma anzi attratta da esso. Nei decolli passiamo di fianco al quinto o sesto piano di un alto palazzo e a ogni balcone molte persone si godono lo spettacolo e salutano. Inoltre gli eventi del giorno precedente non sembrano avere minimamente ridotto la voglia di volare sugli idrovolanti. Moltissime persone salgono sui due Lake presenti e sui molti ultraleggeri per avere il loro battesimo dell'aria (per curiosità, il contributo dato per un volo su una macchina che costa 20 000 \$ o - in quel momento - 380.000 \$ è lo stesso; l'importante è volare).

Tra i convenuti c'è lo stato maggiore dell'associazione francese dei piloti di idrovolante e in particolare il neoletto presidente Hubert de Chevigny, costruttore dell'*Explorer*, un anfibia bimotoresperimentale particolarmente spazioso, ideato come casa-volante/navigante adatta a visitare paesi lontani e adobbato all'interno anche con vasi di fiori, in un vero spirito "New Age".

Si parla molto della necessità di fondare un'Associazione europea di piloti idro, con lo scopo primario di proporre una normativa unificata e il meno restrittiva possibile sull'impiego delle idrosuperfici. Come è da tutti indicata come la capitale morale e reale del volo idro in Europa, ma ad altri appare evidente che la sede debba trovarsi in Francia. Ciò deriva dalla constatazione che a Como pensiamo solo a volare (il che è tutt'altro che male, beninteso!), ma che il livello di coscienza del nostro possibile ruolo nel panorama mondiale del volo idro è basso. In Francia, invece, non vi sono idrovolanti, ma si organizzano raduni di livello europeo, c'è l'unica associazione di piloti idro o simpatizzanti tali dell'Europa centromeridionale e un importante museo sulla storia dell'idroaviazione, dotato di un ricco centro di documentazione, il Musée de l'Hydraviation di Biscarrosse.

Un piccolo contributo organizzativo noi di Como lo diamo comunque, con la proposta del logotipo per la carta intestata. In realtà il nostro contributo essenziale e di alto valore lo diamo mettendo la nostra ininterrotta e - in quel momento - sessantennale esperienza e la nostra non disdicevole flotta di otto aerei a disposizione della comunità idroaviatoria europea.

Anche negli anni successivi i francesi non riusciranno ad avviare alcuna attività di scuola di volo idro, se si eccettuano alcuni tentativi di eroiche persone che, dibattendosi tra mille difficoltà economiche, riusciranno a tenere in linea in modo sporadico ora un Cessna 172 ora un vecchissimo PA 12, in situazioni ove eseguire anche solo l'ispezione delle 100 ore rappresenta uno sforzo ciclopico. Le autorità francesi devono essersi bendate come la dea della fortuna per approvare quelle operazioni. C'è stato anche un tristissimo momento in cui l'unico idrovolante francese, un Cessna 172, è stato letteralmente incenerito da un fulmine mentre si trovava (per fortuna senza persone a bordo) all'ormeggio.

Dopo quattro o cinque giorni è venuto il momento del ritorno. Il socio Mainardi, giunto a Lione con un aereo di linea, ha nel frattempo sostituito ai comandi Panzeri, che è tornato a casa per impegni, sempre con la linea. Si dice questo a riprova che la possibilità di compiere un'operazione speciale con un idrovolante dà un tale piacere da indurre a sforzi logistici individuali anche notevoli.