

# Grand Princess

*Missione speciale in un luogo sacro della storia dell'aviazione idro.*

Un giorno mi telefona Giorgio Aletti. Devoto socio dell'Aero Club Como, presiede il Collegio dei revisori dei conti della società a cui Finmeccanica sta consegnando una nave, la *Grand Princess*. Mi invita ad accompagnarlo come copilota a Monfalcone, dove va con il Lake all'inaugurazione della nave per crociera più bella mai prodotta nella storia umana. In realtà la funzione di Giorgio non è solo di rappresentanza nella vicenda della *Grand Princess*; deve firmare nell'occasione alcuni documenti per la presa in consegna della nave, ma torneremo su questo punto più avanti.

Non è certo la prima volta che Giorgio e io voliamo insieme. Appena dopo aver conseguito il brevetto, Giorgio aveva deciso di festeggiare il traguardo raggiunto con un bel viaggetto e aveva chiesto a me di accompagnarlo. A quei tempi tenevo i corsi di navigazione alla nostra scuola di volo, da cui Giorgio era appena uscito. Il viaggio, fatto con il Lake *Renegade* I-AQUA in tre giorni, ci aveva portato da Como a Parigi, poi a Baden Baden e infine di nuovo a Como, lungo una bella rotta che ci ha fatto sorvolare, nell'ultima tratta, il Walensee, il passo dello Julier e l'Engadina.

Il controllore di torre che incontriamo a Baden Baden mi riconoscerà dopo un paio d'anni a Saint Tropez. La cosa non è difficile che accada, quando si pilota un aereo raro come il Lake. È invece curiosa la vita di questo signore, che controlla per alcuni mesi all'anno la torre della celebre località di lusso tedesca e per gli altri quella dell'altrettanto celebre località di lusso francese.

Giorgio, negli anni successivi, alternerà il pilotaggio dell'idrovolante a quello di aerei con le ruote, come il Piper *Malibu*, che ha usato per girare l'Europa per affari, accumulando più di 1000 ore in IFR.

Ma ritorniamo ora al momento della partenza per Monfalcone. Nulla da dire sul facile volo nel bel tempo. A bordo c'è anche la mia consorte Roos, invogliata dalla bella giornata a fare un'escursione aerea. È sempre emozionante attraversare la laguna veneta e avere la visione di Venezia dall'alto.

A Monfalcone ho la prima sorpresa. I cantieri ove la nave è costruita e si trova alla banchina sono gli ex Cantieri Navali Triestini, poi Cantieri Riuniti dell'Adriatico, la fabbrica dei celebri idrovolanti "Cant". Gli aerei erano origi-

nalmente chiamati CNT, ma la pronuncia del nome, giudicata poco amichevole, ha indotto ad aggiungere una "a".

Le officine aeronautiche si sono affiancate, nei primi anni Venti, ai cantieri navali, presenti da secoli. I primi sviluppi dell'attività si devono alle commesse della SISA (Società Italiana Servizi Aerei), della famiglia triestina Cosulich, armatori da molte generazioni. I Cosulich svolgevano già, con idrovolanti Macchi e FBA, prodotti dalla SIAI, voli panoramici per i clienti degli alberghi di lusso da loro posseduti e attività di formazione di piloti.

La prima linea inaugurata dalla SISA, l'1 aprile 1926, collega Portorose con Trieste, Venezia, Pavia e Torino (in anni successivi anche Genova). Gli aerei impiegati sono i Cant 10ter, che si dimostreranno alla fine del primo anno affidabilissimi, facendo registrare una regolarità di servizio del 97%. Ai Cant 10 si affiancano dal 1928 i più capienti Cant 22.

Le macchine più note uscite dai cantieri di Monfalcone sono i Cant Z 501 e Cant Z 506, ove la lettera "Z" sta a indicare che il progettista è l'ingegnere anconetano Filippo Zappata. Il primo è un idrovolante a scafo, il secondo con galleggianti. Il Cant Z 501 è protagonista del conseguimento di importanti primati, tra cui quelli di distanza dell'ottobre 1934 (4133 km, da Panzano a Massaua) e del luglio 1935 (4966 km, fino a Berbera, nella Somalia Britannica). Pilota in queste imprese e collaudatore dei Cant è il mitico Mario Stoppani, nato a Lovere, sul Lago d'Iseo. Il trimotore Cant Z 506, nato come aereo per trasporto civile e poi in versione militare, è una delle migliori realizzazioni a livello mondiale nella sua categoria.

Il più curioso aereo prodotto dai Cantieri è il Cant Z 511A, quadrimotore, il più grande idrovolante con galleggianti mai costruito nella storia. La lettera "A" sta per "Atlantico" e indica che l'aereo è inteso per trasporti transoceanici. Stoppani, che lo collauda nell'ottobre 1940, dichiara che l'aereo è «estremamente facile da pilotare». Non avendo un particolare impiego bellico e non potendo svolgere il suo lavoro in campo civile, esso è designato per una missione dimostrativa, di evidente sapore dannunziano: raggiungere New York, lanciare un carico di volantini e tornare in Italia. Sebbene sia l'unico aereo italiano capace di svolgere una simile impresa, la missione viene annullata.

Uno dei due esemplari prodotti viene smantellato in fabbrica, dopo l'8 settembre, dai tedeschi, voraci di metalli preziosi. L'altro ha una storia così triste che vale la pena di prolungare questa digressione e raccontarla. L'8 settembre il gigante degli idrovolanti scarponati si trova a Vigna di Valle. Il personale rimasto nella base preferisce affondare l'aereo che farlo finire nelle mani dei tedeschi, ma compie l'operazione con una serie di precauzioni, in modo che l'aereo possa essere recuperato in un secondo tempo. Spostiamoci ora in avanti nel tempo, all'estate del 1944, quando le truppe alleate avanzano all'inseguimento della Divisione Corazzata "Hermann Goering". Per evitare i blocchi stradali dei tedeschi, gli americani decidono di traghettare alcuni reparti corazzati attraverso il Lago di Bracciano. Il gommone che trasporta uno dei carri

armati *Sherman* passa esattamente sopra il Cant Z 511, la cui elica quasi affiorante - proprio una bella sfortuna! - taglia la gomma dell'imbarcazione, con il risultato che il mezzo, che pesa 30 tonnellate, affonda e precipita proprio sulla fusoliera dell'aereo, distruggendolo.

Le officine aeronautiche di Monfalcone, da cui sono usciti centinaia di aerei "Cant" e altrettanti fabbricati su licenza, sono infine rase al suolo in un bombardamento degli alleati, il 20 aprile 1944. Nel dopoguerra la produzione dei Cantieri riprenderà, ma mai più di aerei.

Tornando al nostro viaggio, che appare come il volo di un moscerino rispetto alle vicende di cui sono stati teatro questi luoghi, ammiamo dunque nella bella e profonda insenatura di Monfalcone, che offre al pilota di idrovolante una perfetta superficie riparata dal moto ondoso del mare aperto.

Qui ho la seconda sorpresa: uno sciame di piccole imbarcazioni si dirige all'unisono verso di noi. Vedo motovedette di molti enti ufficiali, tra cui Carabinieri, Guardia di Finanza, Capitaneria, Polizia e altre barche i cui equipaggi ci scrutano con attenzione. A un certo punto compare sulla vedetta della Capitaneria un ufficiale che con un megafono scandisce le parole: «C'è il dottor Aletti a bordo dell'idrovolante?» Fatti i segni affermativi la scena si ricompone all'istante come avviene quando si scoperchia un alveare. Tutti si agitano e danno ordini frenetici a tutti gli altri, le barche si aprono a ventaglio e formano una scorta al nostro piccolo idrovolante. La vedetta della Capitaneria ci precede adattando la sua velocità alla nostra e ci fa dirigere verso le banchine. Siamo flottando lentamente lungo il fianco sinistro della nave, che vediamo ricolma di gente in ogni ponte.

A un certo punto vedo, sulla sinistra un largo scivolo in evidente stato di abbandono, ingombro di oggetti di vario tipo. A segni faccio capire che quello è il nostro punto di approdo desiderato. In assenza di quello scivolo dovremmo lasciare l'aereo al largo e organizzare un trasbordo. Le banchine di un grande porto o cantiere navale, vere muraglie verticali, peggio di quella cinese per i Mongoli, non sono infatti adatte all'approdo di piccoli idrovolanti.

L'ufficiale capisce al volo i miei segni e dà qualche ordine via radio. Dopo circa un minuto compare sulla riva un manipolo di persone in divise di vario tipo che si danno da fare per asportare velocemente tutti i materiali presenti sullo scivolo. Faccio segno che in realtà basta avere libera una striscia di qualche metro.

Giunto ormai allo scivolo, sono assistito da finanzieri che entrano in acqua vestiti fino alla cintola, pensando di poter aiutare l'approdo guidando le ali negli ultimi metri. Questo generoso intervento risulta prezioso, in quanto anche la parte sommersa dello scivolo è ingombra di oggetti. In un paio di minuti dunque completiamo l'approdo grazie a un'assistenza che mai si potrebbe immaginare di avere operando con un idrovolante.

Intanto - e questa è la terza sorpresa - mi rendo conto che lo scivolo è proprio quello dei gloriosi Cantieri Navali Triestini, poi Cantieri Riuniti dell'Adriati-

co. Su questo cemento ormai sbrecciato e malconco Mario Stoppani deve essere entrato e uscito dall'acqua un'infinità di volte. L'emozione si fa più forte quando penso che tra le migliaia di persone presenti forse sono l'unica che conosce il passato di questo luogo e l'epopea di volo idro di cui è stato sede.

Aletti scende dal Lake con quel minimo di maestosità che viene naturale quando si sa che mille o duemila persone ti stanno guardando. Roos e io lo seguiamo come cagnolini, anche perché dove passa tutte le porte si aprono, comprese quelle dell'efficientissimo servizio di sorveglianza che controlla l'accesso alla nave. Vedendo la folla che si assiepa e preme intorno alle guardiole capiamo che l'ingresso è strettissimamente riservato.

Alcuni direttori di Finmeccanica ci accompagnano (in realtà accompagnano Giorgio) a visitare la nave. Siamo sconcertati dal lusso, dalla raffinatezza delle finiture, dalla vastità delle sale, dal numero di infrastrutture di servizio presenti, dai cinque ristoranti di lusso, ciascuno arredato in un suo stile particolare. Un enorme spoiler largo come la nave, che si trova a poppa, in posizione rialzata, ospita una vasta discoteca sospesa sul mare. Le cabine-appartamento di prima classe hanno una Jacuzzi in una bolla di vetro e acciaio protrusa fuori dal profilo della nave, così che chi sta facendo il bagno-idromassaggio è completamente immerso nell'ambiente marino e aereo in cui la nave si sta muovendo, ma senza che alcuno lo possa vedere.

Mi immagino già, in un futuro più o meno lontano, di incontrare questa nave in navigazione; mi vedo in leggera picchiata, poi a ridurre la velocità e passare a fianco e appena sopra a queste Jacuzzi, per vedere se una di quelle pozzette d'acqua offra la visione di una magnifica Venere al bagno. E mi immagino la Venere che sussurra «*for your eyes only*», pensando all'avventuroso pilota che l'ha colta in quell'attimo di inaspettata ed eccitante esposizione.

Nel corso della visita ci presentano molte persone, evidentemente importanti, tra cui l'architetto degli interni della nave, Renzo Piano. Qua e là sento bisbigliare «Sai, è il dottor Aletti; sì, è arrivato con l'idrovolante».

Sulla nave c'è il gotha della politica e della finanza italiana e internazionale, grandi industriali, molti ministri, VIP in ogni settore. Alcuni sono arrivati a Ronchi con un jet privato e altri sono arrivati in elicottero, ma solo uno è arrivato in idrovolante proprio a fianco della nave e tutti hanno potuto seguire le fasi dell'ammarraggio e dell'approdo. Bisogna dire che il nostro piccolo Lake ha fatto la sua bella figura.

Al ritorno ci scambiamo un po' di impressioni sulla nave e sull'evento, con ancora negli occhi la magnificenza di una delle cose più raffinate che la moderna tecnologia e il design abbiano prodotto.

A un certo punto Giorgio, pensoso, mi dice una frase che spiega anche le premure, all'arrivo, per la sua sicurezza: «Beh, certo che non capita tutti i giorni di firmare un assegno a saldo di 750 miliardi».