

Il Cessna L-19 diventa per qualche giorno un monumento che celebra l'antica base aeronavale

Operazione speciale ad Antibes

di Cesare Baj

Questo inverno Georges Arnaud, presidente dell'Association des Fêtes et Traditions de Gens de Mer d'Antibes, ci ha contattato per chiedere la presenza di un nostro idrovolante ad Antibes dal 29 giugno al 2 luglio.

L'occasione è la Festa di St. Pierre, patrono dei pescatori e della gente di mare, nel corso della quale, quest'anno, è stata organizzata una mostra storica che ha per tema la base aeronavale di Antibes.

Qui negli anni Venti e Trenta due hangar ospitavano gli idrovolanti militari e quelli di una compagnia che effettuava la linea da Antibes ad Ajaccio e in seguito fino a Tunisi.

Tante le storie e le avventure che risalgono a quei tempi: dall'impiego di piccioni viaggiatori

divisi in gabbie riportanti l'etichetta "Antibes" e "Ajaccio", per sapere quali liberare in caso di ammaraggio forzato, alla costruzione di un rudimentale, ma efficiente radiogoniometro, per individuare la direzione dei segnali emessi dalle rudimentali radio degli aerei.

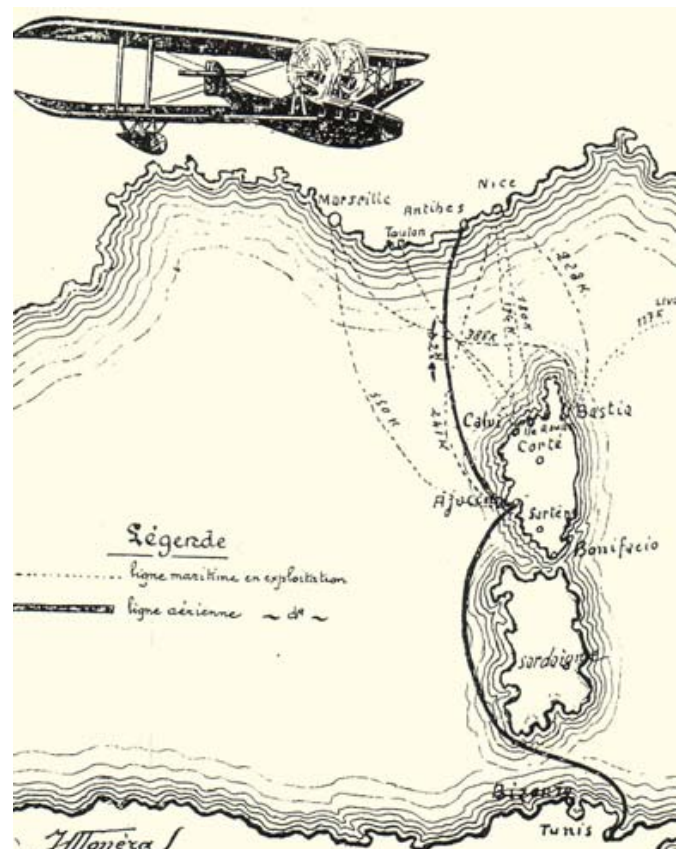
Il nostro idrovolante deve entrare nel porto, ove una gru lo porta in una piazzetta che sta proprio sotto i bastioni in cui è organizzata la festa e in cui l'aereo deve fare da monumento.

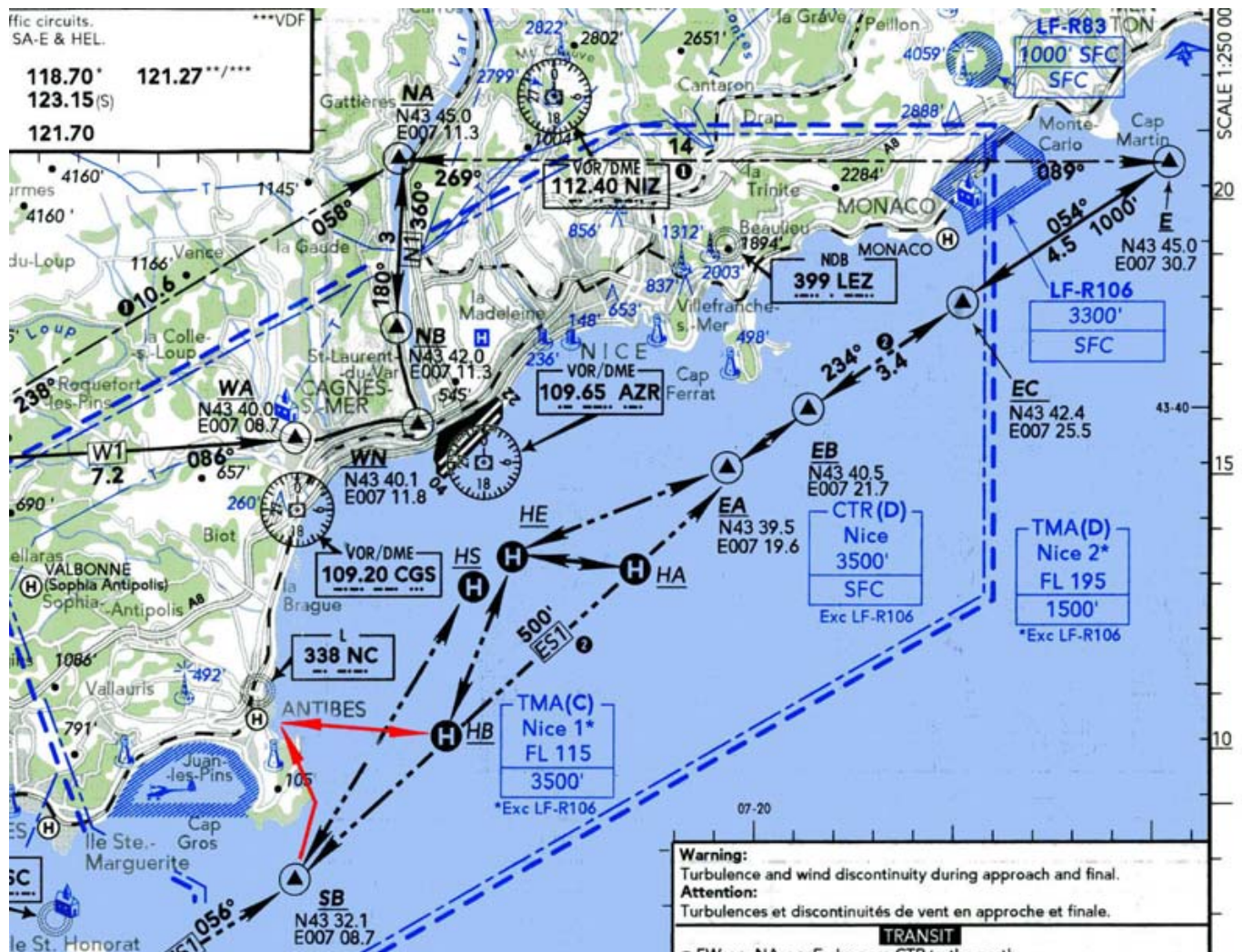
Decidiamo dunque di aderire alla richiesta e scegliamo di portare ad Antibes l'L-19.

Qui sotto, carta della rotta degli idrovolanti da Antibes a d Ajaccio e Tunisi, negli anni Venti e Trenta del Novecento.

A sinistra, un idrovolante messo in acqua con la gru nel porto di Antibes. Sullo sfondo il Fort Carré.

Sotto, la città di Antibes negli anni Venti, in una fotografia ripresa da un idrovolante proveniente da Ajaccio, come recita la didascalia.





Questo aereo, oltre ad avere i ganci di sollevamento, requisito essenziale, ha anche il fascino di essere un aereo militare d'epoca.

Il viaggio è stato un'incredibile avventura... burocratica. Avuto l'invito del sindaco di Antibes, è stata aperta un'idrosuperficie grazie alla complessa procedura prevista in Francia, che prevede i pareri favorevoli di molte autorità. Molto arduo è stato ottenere il permesso dalla Capitaneria di Porto di ammarare all'interno del porto in caso di maltempo. La necessità nasce dal fatto che, usando un idrovolante, l'alternato a uno specchio d'acqua non può essere che un altro specchio d'acqua.

Poi abbiamo dovuto avere i permessi delle autorità aeronautiche, ovvero della DGAC di Nizza, con la quale abbiamo concordato una speciale procedura per arrivi e partenze da Antibes. La città si trova infatti esattamente sotto il sentiero di discesa per la pista 04 di Nizza, tanto che vi si trova il locator NC.

Carta VFR dell'area di Nizza. In rosso, le rotte da e per Antibes concordate con la DGAC di Nizza.

La zona, inoltre, è teatro di un'intensissima attività di aerei leggeri e soprattutto di elicotteri che volano a bassissima quota lungo le rotte VFR al largo della celebre Riviera.

Tutto qui ? Nemmeno per sogno. Si scopre che la dogana è stata abolita nei transiti tra paesi Schengen, ma non negli arrivi via mare o attraverso porti marittimi. Dunque l'idrovolante che ammara ad Antibes proveniente dall'Italia deve fare dogana.

Questa scoperta, fatta pochi giorni prima del viaggio, rappresenta un ostacolo insormontabile, tanto che dichiariamo l'operazione impossibile e dunque annullata.

Ma Georges Arnaud non è persona che si ferma di fronte ad ostacoli anche impossibili e dunque riesce a farsi autorizzare dalle autorità doganali parigine a concordare con la dogana locale un'operazione speciale per il nostro idrovolante.



A fianco e al centro, sorvolo del porto di Antibes prima dell'ammarraggio. In basso, l'L-19 nel porto. Il Fort Carré, dopo oltre 60 anni, torna a fare da sfondo a operazioni di idrovolanti.



Oberati da tutti questi problemi, il volo da Como ad Antibes con l'L-19 è l'aspetto più facile dell'operazione. Bel tempo, poi Appennini coperti e volo on top per una quarantina di minuti. Come quasi sempre accade, le nubi finiscono verso Bordighera e possiamo scendere alle basse quote.

Il mare è relativamente calmo ad Antibes e non ci sono problemi ad ammarare appena fuori dal porto, sulla prevista idrosuperficie.

Dopo un paio di minuti sono avvicinato da un'enorme vedetta militare, dalla quale mi chiedono se sono il pilota italiano in arrivo dall'Italia e se ho qualcosa da dichiarare. Fatta dogana con un laconico «No, grazie per l'assistenza» affronto l'altra fase difficile di questo volo: l'ingresso nel porto, l'arrivo alla banchina e l'estrazione dell'aereo dall'acqua.

La cosa non sarebbe problematica se il porto non fosse affollatissimo di barche. Decido dunque di spegnere il motore e di farmi trainare dalla barca. L'espertissimo barcaiolo compie ardite manovre tra le prue delle grosse barche ormeggiate, pericolosamente vicine alle ali dell'aereo, e conduce infine l'L-19 alla banchina, compiendo l'ultimo tratto letteralmente tra strette muraglie di barche.

Un altrettanto espertissimo gruista in pochi





minuti estrae l'aereo dall'acqua, lo trasporta alla piazzetta e lo posa su una moquette dove dovrà fare bella mostra di sé.

Ad accoglierci, oltre all'emozionato Arnaud, anche la nipote dell'ultimo comandante della base e il figlio di uno sfortunato pilota, precipitato negli anni Trenta durante un volo di collaudo, con altre quattro persone, nelle acque antistanti.

Missione compiuta, almeno per la prima parte.

La festa è bella e la mostra storica interessantissima, ma emerge un problema per il ritorno: domenica sera sarà impossibile rimettere l'aereo in acqua e lunedì e martedì il tempo sarà brutto. Dunque non resta che decidere di tornare a Como, prevedendo di ritornare a prendere l'aereo in settimana.

Casualmente, proprio quella domenica, il vicepresidente Schettino torna con il Lake a Como da St. Tropez, dove è andato a trovare

L'aereo al traino nel porto. Il pilota sta a tratti al posto di pilotaggio, azionando i timoncini, e a tratti scende sul galleggiante, per correggere la rotta con la pagaia, al fine di tenersi a distanza dalle barche.

la famiglia. Solo a bordo, si ferma volentieri all'aeroporto di Cannes per raccoglierci.

Il martedì successivo io e mio cugino Francesco Pozzi, altro pilota di idrovolante, torniamo ad Antibes per riportare a casa l'aereo. Terminato il maltempo, si presenta un problema ricorrente in Costa Azzurra: il Mistral. Questo vento, fortissimo alle Bocche del Rodano, arriva come vento da ovest nella zona di Nizza con una forza di 25-40 nodi.

Antibes si trova su un promontorio disposto da nord a sud. Dunque in caso di venti da ovest o da est c'è sempre un lato ridossato, ove il moto ondoso non è eccessivo. O almeno così si spera.

L'aereo è estratto dall'acqua con la gru. Qui sotto, nella sua posizione finale, pronto per la festa.



L'-19 sugli antichi bastioni del porto, in attesa di essere ripreso con la gru e posato all'esterno della cinta muraria.



In realtà sappiamo che ai tempi della base aeronavale era prevista, oltre alla zona principale di operazioni ad Antibes, sul lato est del promontorio, una zona sul lato ovest, a Juan les Pins, da usare in caso fossero presenti forti venti da est.

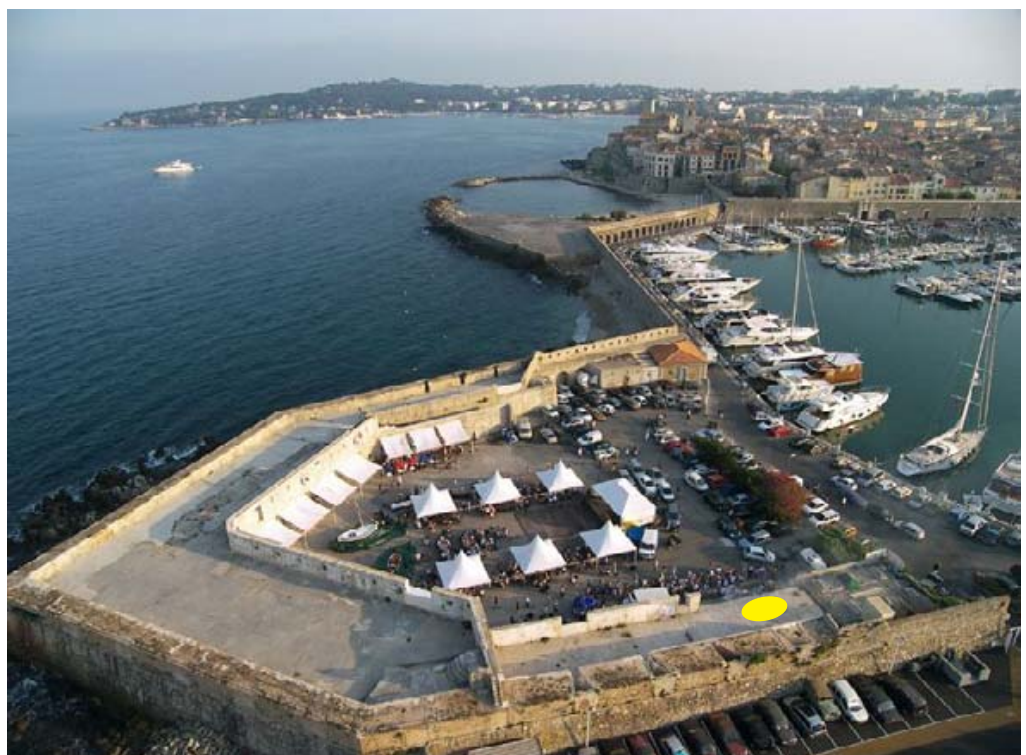
Il mattino dopo, alle 6:30, il vento soffia già a 25 o più nodi da ovest, ma nella parte ridossata non genera sulla superficie più che increspature. Arrivati al porto assistiamo a un progressivo rinforzare del vento. I proprietari delle due grosse barche che vanno spostate per consentire la messa in acqua dell'aereo si rifiutano di farlo, a causa della

pericolosità di avere una barca non ormeggiata nel porto con quel vento. Se hanno paura loro con una specie di nave di 20 metri, figuriamoci io con il piccolo idrovolante. Mi vedo già l'aereo alla deriva e finire distrutto tra cavi di ormeggio e prue appuntite di barche.

Qui il gruista ha un vero colpo di genio: corre per qualche minuto di qua e di là dai bastioni, misura il camminamento che c'è in cima ai bastioni e infine sentenza: «Lo mettiamo su e lo tiriamo giù dall'altra parte».

Mai fatta un'operazione così ardita nella storia dell'Aero Club Como, che non avremmo nemmeno immaginato possibile.

L'area della manifestazione. Il dischetto giallo indica il punto dei bastioni in cui è stato posto l'-19.





Tutto, invece, va come previsto, anche se il vento che soffia a 30-35 nodi complica le cose e richiede una o due persone aggrappate a ciascuna delle cime che tengono in posizione l'aereo sospeso alla gru.

Bene, ora si può rimettere l'aereo in acqua nell'ampio bacino riservato alle barche di estremo lusso, quelle lunghe dai 40 metri in su, che in quel momento presenta grandi spazi liberi.

Mi faccio poi trainare di coda fuori dal porto, in modo da conservare sempre il muso dell'aereo esattamente nel vento. Giunti a una distanza sufficiente per il decollo verso la costa, congediamo il bravissimo barcaiolo e, in un vento molto forte e su onde che stanno crescendo a vista d'occhio, decoliamo dopo una breve corsa. L'importante, con quel vento, dal momento in cui l'aereo è messo in acqua dalla gru al momento del distacco dalla superficie, è di mantenere sempre, proprio sempre, il muso dell'aereo nel vento, unica garanzia nei confronti del cappottamen-

L'aereo verrà deposto nel bacino che si vede nell'immagine. In secondo piano, l'immancabile Fort Carré.

to. Non importa quanto lente o complicate siano le manovre dell'aereo e/o della barca trainante per ottenere quel risultato.

Il resto del viaggio è senza storia, per la facilità. Tempo ottimo, attraversamento degli Appennini subito dopo Nizza, su una rotta Nizza-Alessandria, poi Saronno e l'Idroscalo di Como, ove giungiamo giusto giusto per un familiare pranzo alla Canottieri Lario.

Idrovolante dopo il decollo dal porto di Antibes, negli anni Venti, diretto ad Ajaccio. Il forte è quasi sempre presente nelle immagini di Antibes.

