

Da Como a Nassau (via Tennessee e Florida)

TRE UOMINI IN IDRO

Con un Lake "a zonzo" per le Bahamas

Un'amicizia nata sull'acqua, un invito impossibile da rifiutare, un paradiso terrestre a due passi. Ecco gli ingredienti di un'avventura dedicata all'island hopping, il "saltare di isola in isola". Con non poche sorprese per dei piloti lacustri...

Di Cesare Baj - Foto di Enzo Schettino e Cesare Baj

Nell'immaginario di ogni pilota di idrovolante sono scolpite due visioni: una è quella di un idrovolante ancorato in un laghetto sperduto dell'Alaska, l'altra è dello stesso idro con il muso o gli "scarponi" poggiati su una spiaggia di sabbia finissima, con le palme vicine, le onde che si frangono sulla barriera corallina appena al largo e un cielo azzurro punteggiato da nuvolette che fa da sfondo.

Qui vi racconteremo un'avventura del secondo tipo, svoltasi in quella specie di paradiso terrestre che sono le Bahamas.

La storia comincia da un'amicizia. Si tratta di Tom Frist, di Nashville. Tom ha incominciato a volare a 16 anni su un vecchio Stinson e oggi, tra le varie attività, gira il mondo ai comandi di un Citation Enco-

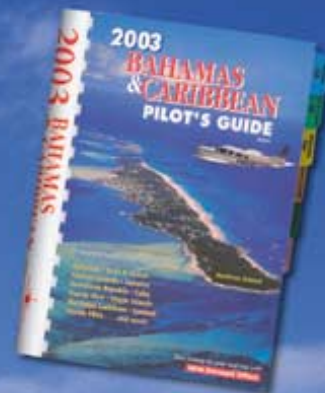
re. L'estate scorsa, Tom è capitato a Como ed è venuto a trovarci. La ragione è semplice: Tom è un pilota di Lake, e il locale Aero Club (tel. 031-574495) è l'unico in Europa ad avere in flotta il quadriposto anfio americano.

Desiderosi di mostrargli quanto fossimo esperti in un uso estensivo dell'idrovolante, lo andavamo a prendere con il nostro Lake sulla spiaggia dell'albergo di Bellagio in cui era alloggiato. Tom, abilitato sul tipo e in possesso di regolare convalida italiana, pilotava il nostro I-AQUA in qualità di pilot in command.

Al momento della partenza, una proposta: "Ragazzi, visto che parteciperete all'incontro annuale del Lake Amphibian Flyers Club, in Florida, perché non venite

qualche giorno prima e ce ne andiamo con il mio Lake alle Bahamas?" Una vera "proposta indecente", alla quale non sarebbe stato facile dire di no.

È così che all'inizio di febbraio ci ritroviamo - Enzo Schettino e chi scrive - in volo con la Delta con destinazione Atlanta e Nashville. Arriviamo in pieno inverno, con una temperatura prossima allo zero e nevischio. Tom, per farci ambientare, ci porta a fare un giretto per i laghi del Tennessee. Ma il tempo peggiora, tanto da impedire il VFR. Tom decide dunque per un trasferimento in Florida, dove c'è il suo secondo Lake Renegade, che prudentemente tiene a Winter Haven per ogni evenienza. Proprio vero che quando si è organizzati le difficoltà si superano in un batter d'occhio.



In grande, Cesare Baj ed Enzo Schettino con il Renegade N 197TF sulla spiaggia di un'isola deserta delle Abaco, uno degli arcipelaghi che compongono le Bahamas. La mappa in alto illustra il percorso seguito dai due piloti italiani e da Tom Frist, proprietario del Lake. Il libro è un avioportolano delle isole.

Tre uomini in idro



Il Lake in finale per l'atterraggio a Walker's Cay. Sotto, in posa davanti al cartello di benvenuto a Norman's Cay (isole Exuma), e il bar di Staniel's Cay (alle pareti le foto di Sean Connery, che qui veniva durante le riprese di "007 Missione Tuono"). In basso, un flottaggio su un basso fondale presso il relitto di un DC 3.

Giungiamo così a Winter Haven, ove la settimana successiva si svolgerà l'incontro annuale dei piloti di Lake (vedi box). Lì vicino si trova Lakeland, sede dell'annuale raduno primaverile del Sun 'n Fun e della Seaplane Pilots Association, e Bartow, sede di una delle officine specializzate in Lake. Siamo in una vera cittadella del volo idro.

Preso in consegna il Lake in sosta a Winter Haven, volgiamo la prua a est e intercettiamo una radiale del VOR di Vero Beach che ci porta alla più vicina delle Bahamas, all'estremo nord dell'arcipelago, Walker's Cay. Il nostro Lake è equipaggiato di GPS e autopilota e la navigazione si svolge senza problemi nel bel tempo estivo, caldo e secco, tipico del febbraio in Florida.

L'isola appare fin da lontano tagliata per tutta la sua lunghezza da un "pistone", su cui atterriamo dopo avere fatto un paio di "360". Ciò non tanto per identificare la direzione del vento, che l'inesistente servizio di traffico non può fornire (ma che il pilota idro desume facilmente dallo stato del mare), bensì per poter osservare nei dettagli come natura e

opera umana bene si fondano in questa gemma emergente dall'Oceano Atlantico.

È inequivocabile che la pista abbia un forte impatto sulla minuscola isola, ma è anche intuibile che senza la sua presenza l'isola non avrebbe l'economia che ha. Walker's Cay possiede comunque tutti gli elementi che servono per rendere gradevole la vita agli ospiti, oltre che ai suoi abitanti.

La pista, dal cortissimo finale, appare molto diversa da come la si vedeva in avvicinamento ovvero come un *patchwork* di mille chiazze di cemento, le più antiche delle quali potrebbero risalire all'ultima guerra mondiale. È proprio il tipo di pista che non spaventa un pilota di Lake, aereo dalle spiccate caratteristiche STOL e con carrello decisamente sovradimensionato.

Parcheggiato l'aereo, vediamo subito, un paio di posti più in là, un Piper Malibu con il carrello anteriore spezzato. Il giorno dopo sapremo che un altro aereo, giunto appena più tardi di noi, lo ha danneggiato in atterraggio.



Sbrogliate le blandissime formalità nella stazioncina doganale, accolti da gentili signore in divisa, andiamo subito in albergo a metterci in costume, ansiosi di buttarci in mare, con il sole che ormai lambisce l'orizzonte. La parte dell'isola in cui ci troviamo in realtà non ha spiagge, ma rive boschose e scoscese. "Non importa" dico, "arriviamo alla riva e ci buttiamo".

Stiamo facendo gli ultimi metri quando, una decina di metri al largo, si stagliano sul fondo due sagome inconfondibili. Mai visti così vicini alla riva: due squali, uno sui 4-5 metri. Ci riavviamo pensierosi verso l'albergo. Il giorno dopo, ritornati all'aeroporto, vedremo appeso a una delle baracche-dogana un cartello che annuncia la presenza delle magnifiche bestie, vere padrone di questi mari.

Un pilota "molto democratico"

L'albergo è molto caratteristico. Il salone ha pareti di legno spoglie, a cui sono appesi barracuda e tonni imbalsamati, vecchi lupi di mare o sedicenti tali seduti sugli sgabelli del bar bevono birra e liquori.

La mattina ripartiamo. Il parcheggio termina con uno scivolo che si immette nel porto. Lì scendiamo, flottiamo per qualche minuto e decolliamo infine al largo della lunga spiaggia sabbiosa.

Tom è molto democratico e gentile. Ognuno dei tre a bordo fa una tratta a turno come pilota a sinistra. Nel decollo dalle acque di Walker's Cay sono io ai comandi.

Decollati felicemente su un'onda alta, ma corta, quindi affrontabilissima dal Lake, facciamo rotta lungo la catena

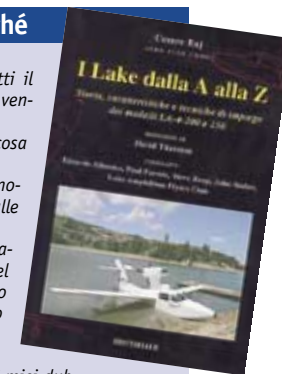
Un libro (in italiano) sui Lake: ecco perché

Prima considerazione: è un'impresa editoriale da pazzi. Infatti il mercato italiano per un libro sui Lake è esiguo. Non penso di vendere nei prossimi tre anni più di un centinaio di copie. Ma allora perché? La risposta è semplice: scrivere un libro è la cosa migliore che si può fare per conoscere qualcosa. Intanto non ho mai studiato così bene il manuale di volo del nostro Lake come quando ho dovuto scrivere i capitoli del libro sulle procedure di impiego.

Inoltre, il fatto di dover scrivere un libro è una specie di "passaporto" per avere la massima attenzione dai massimi esperti del tema trattato. Per questo ho potuto godere di un rapporto diretto e "privilegiato" con tutti coloro che - a diverso titolo - rivestono una qualche importanza nel mondo del volo con i Lake. I migliori istruttori, i migliori manutentori, i piloti più esperti, lo stesso progettista, David Thurston, si sono fatti in quattro per chiarire i miei dubbi, per fornire opinioni, racconti, materiali, fotografie.

Il mio libro (I Lake dalla A alla Z, edizioni Editoriale, 34 euro) ha fatto una certa impressione anche al raduno annuale dei piloti di Lake a Winter Haven, in Florida (vedi il box a pagina 64). Il centinaio di piloti di Lake convenuti ha stentato a credere come un pilota che vive in un lontano continente, in cui ci sono pochissimi Lake in attività, abbia potuto mettere insieme tutte quelle informazioni su questo tipo di aerei. Dunque è servito un po' anche per fare pubblicità all'aviazione generale italiana.

C. B.



A lato, Tom Frist, ai comandi di N 197TF. Sotto, un Caravan anfibia parcheggiato vicino a una villa (la pista è sullo sfondo). Il colore dell'acqua rivela sia la profondità sia la presenza di coralli, che ovviamente vanno assolutamente evitati, trattandosi di rocce molto aguzze capaci di squarciare lo scafo.



Fly-in e poi in fabbrica

Sulla via del ritorno, fatta dogana a Fort Pierce, dirigiamo su Winter Haven. È il primo giorno del raduno annuale organizzato dai coniugi Jill e Marc Rodstein (nella foto sotto) per conto del Lake Amphibian Flyers Club, a cui noi comaschi partecipiamo per la prima volta. Quattro giorni di conferenze, voli e discussioni; mai visti tanti Lake insieme. L'ultimo giorno siamo tornati a Fort Pierce, usufruendo di un passaggio. Qui abbiamo visitato la fabbrica dei Lake, calorosamente accolti dal proprietario Wadi Rahim e sua moglie. Wadi Rahim, originario del Bangladesh, fortunato imprenditore aerospaziale nei decenni scorsi, ha deciso di dedicarsi ora alla costruzione dei Micco, prestanti e bellissimi aerei acrobatici, e dei Lake. Acquistata la Micco dalla tribù di indiani Seminole che ne era proprietaria e la Lake dalla famiglia Rivard, ha riunito le due fabbriche nella sede della Micco. Attualmente sono in produzione il Renegade 2, il Seafury, dotato di sofisticata avionica (in basso un esemplare in costruzione), e il Seawolf, destinato a militari ed enti di controllo del territorio. Il primo aereo uscito da Fort Pierce è andato alle Galapagos (nessun problema, il mezzo ha 12 ore di autonomia). Rahim ha anche annunciato la sua disponibilità a riprendere la costruzione del modello 200 EP (l'ultima evoluzione del fortunato Buccaneer, con 200 HP) se arrivasse almeno una ventina di ordini.



zioni di prua per raggiungere la "sua" baia. Ammariamo, lasciamo l'aereo sulla spiaggia e siamo accolti da un gentile signore canadese, che ha una casa lì e che si sposta, con la moglie, pure lei pilota, tra l'isola e Toronto, con il Lake Buccaneer che abbiamo visto parcheggiato. Si chiacchiera per un'oretta, finché arriva il momento di ripartire. Tom va al largo e dà motore verso l'isola, in modo da avere il vento in prua, in un decollo arduo. Si passa su Elbow Cay, resa particolarmente graziosa dal primo insediamento umano degno di questo nome visto fino a quel momento. Abituati a volare in una delle aree più inurbate del mondo, la Lombardia, siamo un po' ubriacati da tutta questa natura selvaggia.

La tappa successiva è il più grosso scalo

della zona, Marsh Harbour, a cinque minuti di volo sulla Great Abaco Island, dove facciamo benzina e qualche controllo all'aereo.

Quando si sta molto in acqua si deve sapere esattamente se l'idrovolante usato è stagno o se vi sono compartimenti che perdonano (pena il rischio di affondare). Nel nostro caso siamo molto soddisfatti: un paio di compartimenti (su un totale di sette) fanno qualche litro d'acqua dopo molte ore al parcheggio e parecchi decolli e ammaraggi.

Segue a pagina 79



Sopra, il primo Seawolf. Al centro, in grande, in formazione con un Maule idro sulle Exuma. Sotto, un ancoraggio e il lavaggio a terra con acqua dolce.

di isolette dell'arcipelago delle Abaco, raggiungendo la più grande, Great Abaco Island, e andando a sorvolare un'altra catena di isole che fa da cornice alla maggiore.

Una di queste ci piace, per la sua lunga spiaggia ad arco e per il fatto di essere disabitata e selvaggia. Siamo su un idrovolante: nessun problema, dunque, ad ammarare, ad avvicinarci alla riva, a fare delicatamente incagliare l'aereo sul basso fondale e a proseguire nell'acqua bassa fino alla spiaggia.

L'aereo che poggia un poco sul fondo sabbioso può essere facilmente ruotato verso il largo, per la partenza, e "trascinato" sul fondo con un centinaio dei 250 cavalli fino a raggiungere acque più profonde.

Una piccola parentesi. Salvo che a Nassau e in un paio di altri grossi aeroporti, alle Bahamas si vola in regime di autoinformazione, usando la frequenza UNICOM 122.80. Su di essa si annuncia il proprio arrivo su un aeroporto e si fanno tutte le classiche comunicazioni in circuito.

Sorvolando una delle isolette abitate successive a quella in cui abbiamo fatto sosta, a un certo punto dalla radio esce una voce. Ci spiega che sta sull'isola con il suo Lake, e ci invita a scendere. Avendoci in vista, ci fornisce una serie di precise indica-



In volo (ma non in acqua) con il Beriev 103: in attesa della "prova finestra"

Nel corso del Fly-In abbiamo avuto l'opportunità di provare anche l'Aztec idro e il Beriev 103 (sotto). Questo bimotore russo è ora equipaggiato con motori Continental da 210 HP e avionica occidentale, cosa che ne ha consentito la certificazione negli USA. L'aereo è solidissimo, la cabina spaziosa, con eccezionale visibilità verso l'esterno, i sedili sono quasi da aereo di linea, la pedaliera sembra strappata da un MiG 29. Insomma è un aereo ampiamente sovradimensionato. Come si paga tutto questo? Con una velocità di crociera non esaltante e un carico utile scarso. In volo è un "padre di famiglia", facile, sicuro. Si atterra invece in modo innaturale. Il pilota polacco dice seccamente: "Vai giù come su una portaerei", dando per scontato che per i piloti di Lake l'appuntamento sia pratica di tutti i giorni. Capisco e do retta, ma l'istinto all'ultimo istante mi

tradisce; tiro un po' e il pilota subito mi corregge. Insomma, si imposta semplicemente la discesa con i parametri giusti finché l'aereo "si pianta" con i suoi tre carrelli sulla superficie. Enzo Schettino (a sinistra nella foto, accanto all'istruttore) forte della mia esperienza, azzecca meglio il contatto al suo turno di pilotaggio. L'importatore americano dice che stanno lavorando per aumentare il carico utile. Il Be 103 sembra un aereo che potrebbe utilmente giovare di due motori più potenti, per esempio due IO 540. Non ce lo hanno fatto però provare su acqua. Dunque ogni giudizio è sospeso, finché non avremo fatto un bel numero di decolli e ammaraggi, possibilmente a Como (ricordate la "prova finestra" del famoso detersivo? Il bacino di Como, per la difficoltà derivante dalla presenza di molti tipi di onde, è la "prova finestra" degli idrovolanti).



Tre uomini in idro

Segue da pagina 65

Un altro problema è quello del sale. L'aeroplano va lavato a fondo a ogni occasione. Quando si ha a disposizione un bacino di acqua dolce, lo si tuffa dentro, facendolo sguazzare e flottando in modo "sporco" con carrello su, con carrello giù, in tutti gli assetti. Con il carrello giù si dà tutto motore facendo sì che il muso si immerga e un'onda ricopra la fusoliera.

Questo trattamento lo potremo riservare al nostro Lake solo al ritorno in Florida.

Ridecollati, ci spostiamo nell'arcipelago delle Berry Islands, che si dice sia l'area al mondo con la più alta densità di miliardari per km². Facciamo sosta a Great Harbour Cay e a Chub Cay. La sera andiamo nella capitale, Nassau, sull'isola di New Providence. Il giorno dopo lasciamo Nassau e continuiamo il nostro *island hopping* lungo le isole di Eleuthera e Cat.

L'ultima giornata piena nell'arcipelago la passiamo visitando la parte nord di Long Island. Attraversando un breve braccio di mare giungiamo alle Exuma, isole che percorriamo per intero da sud a nord. La prima è Great Exuma, seguita da decine di isolette, su molte delle quali ci sono piccoli aeroporti.

Decollare "arando" il fondo

Dopo aver raggiunto l'aeroporto di Norman's Cay, ridecolliamo per ammare due minuti dopo nella baia, vicino al relitto di un DC 3 semisommerso. Scendendo dal redan, "atterriamo" sul fondo. È una sensazione strana: il fondo è più basso del pescaggio. Come ridecollare? Se l'aereo galleggia un po' e se il fondo è sabbioso non ci sono problemi: si dà tutto motore, l'aereo alza muso, avanza arando delicatamente il fondo, infine sale sul redan e a questo punto, sostenuto idrodinamicamente e con pescaggio minimo, accelera e decolla. Molto interessante per noi che veniamo da bacini le cui coste si gettano a precipizio verso il fondo.

Lungo le Exuma siamo sorpassati da un Goose e voliamo a fianco di un Maule idro, una visione premonitrice dei voli in coppia che faremo presto in Europa e nel Mediterraneo con il nostro Lake I-AQUA e il Maule che stiamo importando, che prenderà le marche I-SEAP.

L'ultima sera alle Bahamas la passiamo a Staniel Cay.

La mattina seguente si respira proprio l'aria del ritorno. Un salto fino a Nassau, a far benzina e dogana, e poi via in IFR, diretti a Fort Pierce, aeroporto di ingresso negli Stati Uniti. Nel volo a 8.000 piedi, tra bianchi cumulotti, le ultime isole delle Bahamas le sentiamo ormai ad anni luce di distanza.

L'avventura è finita. ■