

Ore 15.45, siamo atterrati da poco più di dieci minuti, la temperatura è mite, una leggera brezza, io sono indaffarato a sbarcare dal Viper la quantità di bagagli che non so come siamo riusciti a stivare nel poco spazio a disposizione, Agata ancora seduta a bordo intenta ad inviare sms a tutte le persone care che attendevano con ansia il nostro atterraggio.

A freddo, diretta, lapidaria arriva la sua domanda: “ *amore, hai mai avuto paura oggi, durante il volo ?* “

La risposta le giunge tanto immediata quanto inaspettata: “ *certo ! da quando siamo decollati fino al momento in cui abbiamo posato le ruote a terra.* “

Da questa domanda e dalla conseguente risposta è iniziato il nostro debriefing che di fatto ha chiuso il cerchio di questa piccola grande impresa... il nostro volo da Belluno a Palermo.

L' Italia, questo bellissimo paese, sorvolato da nord a sud e ritorno. 1.350 miglia percorse in poco più di 15 ore di volo. Un volo in coppia, ma di fatto da solista dato che per mia moglie era la prima volta. Un'esperienza che ha significato molto per entrambi: sia da un punto di vista prettamente aeronautico che da un punto di vista umanistico e di rapporto di coppia.

Il volo, pianificato da tempo, inizia il 2 settembre ore 14:30 L.M.T. (12.30 UTC) Agata ha finito di lavorare alle 14:00 e mi ha raggiunto in aeroporto a Belluno dove tutto era pronto per il decollo. Controlli giornalieri e pre volo effettuati, aereo rifornito, sistemi di navigazione impostati. Carichiamo i bagagli e prendiamo posto a bordo... cinture allacciate, pronti alla messa in moto.

Le condizioni meteo sono in rapito peggioramento... i moti convettivi estivi hanno generato una copertura cumuliforme in rapida evoluzione, due delle tre “uscite” dalle valli del Piave sono già chiuse, la terza lo sarà tra breve. C'è vento, almeno 15/20 nodi da nord, con raffiche intense, decolliamo per 05 con una discreta componente trasversale da sinistra, siamo al limite del MTOW, la pressione è in diminuzione, la temperatura prossima ai 30°, ed un tasso di umidità relativa del 60%, la pista si trova a 1240 ft msl. Siamo all'interno dell'inviluppo di volo, ma in situazione “border liner”, motivo per cui il decollo dovrà essere molto preciso ed accurato.

Raggiungo il punto attesa, prova motore a 4000 rpm, aria calda, magneti, calo di giri nei parametri Rotax, check list pre decollo effettuata, strumenti motore all green, chiamata radio per allineamento e decollo; dato il peso del velivolo, l'erba lunga della pista e la morbidezza della stessa opto per un “ taxi take off “... muovo dal punto attesa, allineo la prua all'asse pista e do progressivamente potenza... 1001...1002...1003 e porto la manetta a full power... 5400 rpm... 26,5 map... velocità in aumento... la pista scorre sotto le ruote, l'aereo sobbalza a causa delle irregolarità del terreno... lo tengo a terra... 65...75...85... alleggerisco il ruotino... 90 stacco l'aereo dal suolo... abbasso il musetto e lo tengo in effetto suolo ad un metro da terra... la velocità anemometrica aumenta rapidamente, la variometrica praticamente a zero... a 115 inizio la salita con un rateo piuttosto basso per mantenere la I.A.S. a circa 120 km/h... la velocità verticale non è altissima a causa del peso e della P.A. ma è comunque accettabile. Le raffiche si fanno sentire e dato che sono l'unico traffico in valle continuo la salita sull'asse pista fino a raggiungere l'altezza di 600 ft AGL, quota alla quale retraggio i flaps, metto in off la pompa elettrica del carburante ed inizio una virata standard a destra che mi porterà in

sottovento alla pista 05. Si balla parecchio, il vento è "sporcatto" dall'intersezione delle valli ed è molto rafficato, motivo per cui mantengo angoli di assetto molto piatti.

Sorvolo la città, continuando a salire e livello a 3700 ft msl puntando al valico del San Boldo che, una volta superato, mi darà accesso alla Pianura. Il ceiling delle nubi è a circa 4.000 piedi e quindi la finestra della valle ha un'altezza utile di 300 piedi circa... pochini ma sufficienti per affrontare l'uscita in discreta sicurezza. Se avessi dovuto entrare anziché uscire avrei sicuramente desistito. Attraverso lo squarcio sulla valle si poteva vedere la pianura interamente illuminata dal sole, non c'erano quindi variabili imprevedibili una volta superato il valico. Sicuramente il gradiente barico orizzontale tra la valle e la pianura, la differenza di temperatura e l'irraggiamento solare avrebbero determinato correnti ascensionali da un lato e correnti antagoniste dall'altro, dando luogo a fenomeni di turbolenza. Informo Agata della possibilità di "ballare" e le dico di tirare gli spillacci delle cinture e di non allarmarsi nel caso beccassimo un po' di turbolenza. Appena finito di dirlo ecco le prime botte... secche, violente, in rapida successione, riduco la velocità riportandola in arco bianco mantenendo le ali livellate e seguendo la prua di 190°. Un paio di minuti e siamo fuori dalla valle, in aria relativamente calma e con una visibilità di oltre 20 km.

Contatto Treviso Radar per l'apertura del piano di volo, formalità che espletiamo in poche battute di comunicazioni T/B/T per poi puntare dritti su Forlì. Usciamo dal CTR di Treviso e veniamo passati a Padova Info che ci seguirà fino all'attraversamento del fiume Po' per poi lasciarci a Bologna Avvicinamento. Il volo si svolge serenamente tra una chiacchiera e l'altra, osservando il panorama con i colli euganei alla nostra destra, il mare a sinistra e le colline romagnole davanti a noi. L'arrivo a Villafranca di Forlì, tappa pianificata per rifornire e salutare un gruppo di amici piloti, è segnato da una sorpresa: la manica a vento è completamente sollevata e ruota di 40/45 ° gradi a destra e sinistra... sorvolata la pista ed impostato il sottovento con i relativi controlli, mi presento in finale per la tre zero... il vento arriva dal traverso destro, rafficato e con variazioni notevoli di direzione... il finale è tutt'altro che lineare, fatico a mantenere la velocità dovendo intervenire continuamente con la manetta, l'angolo di deriva è molto accentuato, l'aereo è scomposto. Il cortissimo finale la velocità è nei parametri ma a causa del peso e della relativa isteresi, fatico a smaltirla. La pista scorre veloce e l'effetto suolo fa galleggiare l'aereo mantenendone l'efficienza. Provo a farlo toccare ma non ne vuole sapere, come le ruote toccano il suolo, rimbalzano dolcemente riportando l'aereo ad un metro da terra.

RIATTACCO, full power, lui vorrebbe buttare su il muso, gli ipersostentatori sono totalmente abbassati e l'ala è molto efficiente, mantengo il musetto abbassato ed aspetto la velocità... aumenta fino a 120 momento in cui lo lascio salire per togliere, una alla volta le tre tacche di flaps. 15 gradi di bank a sinistra e lentamente entro in sottovento. Mi volto per vedere come sta Agata. E' impietrita, pallida, ma non profferisce parola ! Si è vista (mi racconterà poi) dentro al terrazzo di una delle villette che ci sono oltre la testata pista. Il secondo approccio va molto meglio, entro più piatto, con solo due tacche di flap e con 10 km/h in meno di velocità... minor energia, minor isteresi, minor effetto suolo, tocchiamo terra dolcemente e ci dirigiamo al parcheggio.

Agata è provata e rimane seduta a bordo per smaltire l'adrenalina. Sono indeciso sul da farsi: ripartire alla volta di Castel del Monte (in provincia di Bari) o restare lì per la notte e ripartire la mattina seguente ? L' Italia intera è interessata da un fronte occluso che determina una serie di saccature. Ciò provoca una forte instabilità delle condizioni meteo ed una difficile previsione dei fenomeni, se non localmente ed a brevissimo termine. Le condizioni lungo la rotta sono cambiate già due volte nel corso di poche ore.

Mi confronto con Roberto e guardiamo insieme il meteo. Pare che l'instabilità maggiore riguardi la zona tirrenica della penisola con lievi "sbordature" ad oriente, oltre la dorsale appenninica.

Troveremo una leggera nuvolosità, per lo più stratiforme e qualche possibile piovasco. Decido di decollare. Un caffè, una sosta in bagno e pochi minuti dopo siamo di nuovo a bordo, in volo, diretti a Rimini. Riapriamo il piano di Volo con Romagna Avvicinamento e iniziamo la discesa verso sud lungo la costa. Il cielo è parzialmente coperto ed il sole fa capolino tra le nubi. La visibilità è sempre oltre i 10 km, ogni tanto qualche goccia sporca il canopy, e la turbolenza, lieve ma costante ci tiene sempre "sul pezzo"... Gli enti di controllo monitorano la nostra posizione passandosi di volta in volta la gestione del nostro volo.

Riviera Romagnola, San Marino, il Conero, la Costa marchigiana, il Gran Sasso, la Maiella, il Gargano, la Murgia... l'Italia scorre sotto di noi come un documentario in slow motion per regalarci, proprio sopra Foggia un tramonto mozzafiato ! Il vento proviene da nord e ci permette di mantenere una Ground Speed superiore ai 230 km/h. alle 19:15, mezz'ora prima delle effemeridi, vediamo il castello e la pista d'atterraggio che determina il punto d'arrivo della prima tappa.

Sorvolo del sedime aeroportuale, controllo della manica a vento, controlli pre-atterraggio, chiamata radio; nessuna risposta ! Con un'ampia virata a sinistra mi porto in finale tre zero, assenza di vento, tocchiamo terra dolcemente e senza frenare rulliamo verso il raccordo di uscita che è a circa 2/3 di pista (1000 e passa metri). Ad un certo punto ci ritroviamo di nuovo quasi in volo... la pista dopo un primo tratto pianeggiante ha una forte depressione che declina poi dolcemente... poteva mancare una sorpresa ? Certo che no ! Altrimenti dov'è il gusto ?

Parcheggiamo l'aereo, scarichiamo i bagagli, ed in pochi minuti raggiungiamo l'hotel che ci ospiterà per la notte. Una struttura tipica della zona ma curata nei minimi dettagli. Pulita, elegante, con personale estremamente disponibile e gentile.

Al mattino ci svegliamo presto, colazione check out e rapida visita al Castello, un edificio del 1300, a pianta ottagonale, perfettamente conservato. Purtroppo è chiuso e non aprirà prima delle 10:00... troppo tardi per noi ! Dobbiamo rifornire e decollare alla volta di Palermo. Ci sono ancora molte miglia da volare ed il meteo, seppur bello, non è stabile. Il fronte occluso interessa l'intera area sud europea e genera fenomeni di instabilità sparsi ed intensi... evolve in maniera rapida... bisogna prestare attenzione !

Riforniamo parzialmente i serbatoi con 40 litri di carburante e con i serbatoi a $\frac{3}{4}$ decolliamo diretti a Scalea. Scalea si trova sulla costa tirrenica al confine tra Campania e Calabria. Telefono loro prima di decollare e mi danno CAVOK con calma di vento. Si parte... controlli esterni, saliamo a bordo, riscaldamento motore e una volta completata la check list decolliamo per uno due. La turbolenza si fa sentire immediatamente dopo il decollo... piuttosto intensa e ci accompagnerà per l'intera durata del volo, una compagnia della quale avrei fatto volentieri a meno. Il continuo "saltare" rende difficoltose quelle attività che normalmente si fanno ad occhi chiusi: retrarre i flaps, attivare la pompa benzina, cambiare frequenza, consultare la mappa... tutto è in costante movimento, tutto è difficile da raggiungere, tutto diventa complicato !

Saliamo fino a 5000 ft, dopo aver contattato Brindisi; siamo autorizzati alla quota ma veniamo interrogati sulle condizioni meteo di Scalea... evidentemente il meteo sta cambiando. Ci informano che Scalea è aperto, Broken a 2500 ft e scatered a 4000, pioggia leggera, calma di vento; le montagne ad ovest dell'aeroporto non sono visibili causa nubi; QNH in diminuzione. Niente di buono ! Noi siamo praticamente sopra la dorsale appenninica calabrese a 5000 piedi con il cieling a poco più di 6000. Visibilità oltre 10 km, forte turbolenza. La rotta diretta per scalea mi imporrebbe di salire altri 500 piedi per attraversare una piccola catena montuosa, la base delle nubi è troppo bassa... il rischio di trovarmi in I.M.C. elevato.

Decido di seguire le valli creando così un margine di sicurezza (leggi quota) più alto andando laddove vedo "chiaro". In fondo sono nato in mezzo alle dolomiti e questo sistema mi ha permesso di non prendere acqua... magari allungando un po' il giro, ma evitando il brutto.

La turbolenza è sempre molto intensa e mantenere l'assetto dell'aereo piuttosto difficile... tuttavia le caratteristiche del **Viper** fanno capire, in questa situazione, di che pasta è fatta la macchina ! L'uso della pedaliera è ridotto al minimo, il che fa capire le doti di stabilità dinamica del velivolo. L'autorità sul comando non cambia e reagisce prontamente, pur senza essere nervosa, agli input del pilota. Gli alettoni fanno egregiamente il loro lavoro permettendo di mantenere livellate le ali con piccoli interventi. La cloche è sensibile senza entrare in fenomeni di *over control*. Insomma, una macchina molto ben equilibrata.

La nuova elica a passo variabile in volo da sicuramente nuova verve alle performances globali del piccolo ultraleggero, rendendolo grande ! La velocità di crociera non è aumentata di molto, ma il regime di rotazione alle quale viene mantenuta è più basso di circa 500 giri, e questo a beneficio dei consumi. Dove di avverte una grande differenza è nelle performances in *full power* : lavorando a passo minimo il tiro è quasi impressionante ! Decollo più corto, salita più ripida, riattaccata fulminea... anche con manetta *idle* la performances migliora: il freno aerodinamico del disco elica si fa sentire... rendendo a volte inutile la terza tacca di flaps. Durante il nostro volo infra-valli non è raro sentire i giri del motore variare senza intervenire sulla manetta... segno che il passo dell'elica cambia in funzione dei parametri motore inseriti nel software di gestione del *governor* elettrico che, a differenza di quello idraulico, è praticamente istantaneo.

Valle dopo valle, attraversiamo la dorsale appenninica seguendo il chiaro e cercando di puntare ad ovest... Abbiamo perso il contatto con Brindisi e la cosa mi rende nervoso... seguiamo questa rotta improvvisata le cui variabili sono dettati dal meteo... il chiarore in fondo all'ultima valle mi fa capire che quello che si intravede è il mare... facciamo il punto e cerchiamo di comunicare la nostra posizione: Battipaglia (a sud di Salerno) 5000 piedi in discesa... la base delle nubi sembra molto più bassa man mano che usciamo dalla valle. Porto la MAP a 21 ed imposto una discesa piuttosto ripida... IAS a 200 e variometro oltre 1000 ft/min, livelliamo a 1500 piedi e raggiungiamo la costa. Da qui prua a sud est e seguendo la costa in meno di mezz'ora siamo a Scalea. Ovviamente ci dev'essere l'imprevisto ! A causa del temporale del giorno prima, un fulmine si è abbattuto sulla torre mandando fuori uso la radio e la stazione meteo. Ci risponde la biga informandoci dell'accaduto e dandoci solo indicazioni per la pista in uso: 09 ed il vento (stimato) da est 15/18 nodi.

Allargo sul mare ed imposto un finale diretto per la zero nove... controlli effettuati pronti per l'atterraggio, il vento è intenso ma teso, dato che abbiamo quasi due chilometri di pista ed un vento con componente quasi frontale mantengo la velocità di avvicinamento sopra i 120, la spiaggia voglio sorvolarla in sicurezza... il sentiero di discesa che imposto è piuttosto piatto, con il flaps a 15°... sulla fondamentale riduco ulteriormente la velocità, con manetta in *idle* e portando gli ipersostentatori a 30°... la flare è dolcissima e tocchiamo terra a meno di 80 di IAS che, dato il vento diventano circa 50 di GS. Il rullaggio è lungo e ci da il tempo di settare la macchina in landing... liberiamo la pista e parcheggiamo come da indicazioni, vicino all'hangar carburante, sulla testata 27.

L'accoglienza del personale di terra è calorosa, un ragazzo simpatico, dallo spiccato accento partenopeo si presenta a noi... è il fac-totum del campo... radio, biga, formalità burocratiche, rifornimento, bar... fa tutto lui. Gli chiedo di avvertire telefonicamente Brindisi del nostro atterraggio... lo fa immediatamente e mi riporta i ringraziamenti. Ed è grazie alla sua preziosa collaborazione se in meno di mezz'ora siamo di nuovo in volo ! Riforniti, alleggeriti della pipì, e con un buon caffè in corpo. Decollo per 27, il vento nel frattempo si è calmato e, dopo aver virato a sinistra siamo di nuovo lungo la costa, Chiudiamo con Scalea e contattiamo immediatamente Lamezia per l'attraversamento del CTR... autorizzati proseguiamo la navigazione in direzione sud ovest... Amantea, Tropea, la costa calabrese scorre veloce... abbiamo il vento a favore e con una GS di oltre 240 km/h il terreno sottostante scorre veloce. Al traverso di Tropea intravediamo l'isola di Vulcano e l'arcipelago delle Eolie. Puntiamo dritti sul mare. La visibilità è ottima, il sole splende e c'è solo qualche innocuo cumulo qua e là. La turbolenza è diminuita e l'ultima parte del volo è quasi banale. Una ad una sorvoliamo le Eolie per puntare dritti a Capo d'Orlando, poi Cefalù e in pochi minuti siamo a Termini Imerese, nostro punto d'atterraggio. Il campo volo Albatros è lungo la costa, a pochi metri dal mare, li contattiamo sulla 130 con in campo in vista. *Atterraggio a discrezione vento da tre due zero gradi...15 nodi con raffiche...* giusto per non addormentarsi !

Opto per un missing approach e informo Agata della mia decisione, imposteremo un avvicinamento normale ma non faremo la *flare*... la lezione di Villafranca mi è servita... meglio saggiare il vento prima di atterrare... La componente laterale è importante... siamo quasi al traverso... imposto un sentiero piatto, 125 sul sentiero di discesa... riduco a 100 in corto, due sole tacche di flaps, guardo la pista avvicinarsi dal lato sinistro... stiamo scendendo di traverso... mantengo la direzione lavorando di pedaliera, la velocità con il motore e la quota con la cloche... siamo in secondo regime... a 5 piedi riattacco deciso... tengo giù il musetto, accelero velocemente, pulisco l'aereo e arrivo alla fondamentale a più di 150 di indicata... la nostra riattaccata si è trasformata in un *Low passage* con una cabrata a destra... mi sento bene... andiamo all'atterraggio... tutto come prima, 5 km/h in meno di velocità in finale... sempre di traverso... raddrizzo un istante prima di toccare terra... il touch-down è dolce... ci fermiamo in pochi metri tanto che devo dare motore per raggiungere la piazzola di parcheggio in testata 08.

Sara, Roberto, Luigi, Salvo... ci sono tutti ad aspettarci... ci accolgono con il calore della loro terra... felici di vederci... ci sentiamo a casa ! Scarichiamo i bagagli, ricoveriamo il *Viper* in Hangar e salutiamo. Siamo stanchi, abbiamo voglia di farci una doccia e di raggiungere la famiglia di Agata... inizia così la nostra settimana di vacanza... un altro "giocattolo" ci aspetta... *Monello*, il nostro gommone, la barca sulla quale trascorreremo sette meravigliosi giorni di mare. Sette giorni all'insegna del bel tempo, dei bagni al mare, del relax.

Il decollo per il viaggio di ritorno è schedato per la domenica... il tempo è pessimo... il fronte è arrivato al sud, apportando tempo instabile, vento, temporali, grandine. arriviamo in campo di buon mattino, e li troviamo tutti lì... preoccupati per il meteo. Rifornisco l'aereo ed inizio i controlli... spero in una finestra di bello che mi permetta di decollare. Nessuno parla ma le loro facce dicono tutto. Agata si siede in hangar ed ascolta senza profferire parola. Entrambi abbiamo una gran voglia di tornare a casa per riabbracciare i nostri figli che sono rimasti ad aspettarci. Uno alla volta si avvicinano e mi chiedono se sono intenzionato a partire. La mia tranquillità li disarma e forse li spaventa. Ma sono molto rispettosi delle mie decisioni... mi considerano un pilota esperto che sa quello che fa... me lo hanno detto a chiari termini... hanno stima di me... ma sono preoccupati.

Percepisco la loro tensione... e questo non mi aiuta... il conflitto interiore è forte... il cuore mi dice di partire, il cervello mi dice di restare a terra ! Loro mi guardano spaventati... Sara sembra terrorizzata all'idea di vedermi decollare... temono il peggio, l'Italia intera è colpita da nubifragi e temporali, a Livorno ci sono stati dei morti... un PA34 è precipitato in Piemonte... un bel casino ! Luigi si avvicina, è un pilota esperto, parliamo un po' delle meteo... mi dice che da loro lo scirocco è pericoloso, che a causa dell'orografia del terreno è "sporco" ed arriva a raffiche con refoli che generano discendenze fortissime ! lo conosco bene la macchina, le sue caratteristiche. Conosco le mie capacità, ho molte ore di volo alle spalle, so gestire le situazioni anche border liner... ma non conosco la zona, i suoi venti, le sue peculiarità... penso e ripenso... devo prendere una decisione... l'aereo è pronto... tutto è perfettamente efficiente ! Luigi mi sussurra all'orecchio che se ne avesse l'autorità mi impedirebbe di decollare, ma purtroppo non lo può fare... il comandante sono io e spetta a me la decisione. Questa frase mi incasina ancora di più... Li raggiungo in hangar... li guardo e con tono seccato dico loro: *"siete dei gran rompiscoglioni ! ma avete ragione... restiamo a terra ! Partiremo martedì "* un sospiro di sollievo esce dalle loro bocche, sorridono, sono rassicurati dalla mia decisione. Commentano positivamente la scelta fatta dimostrando così la loro sincera amicizia.

I due giorni successivi trascorrono lenti... con il tempo che fa le bizze... guardo il meteo ogni due ore... cercando di capirne l'evoluzione... arriva finalmente il martedì mattina. Ore 5:00 zulu (7 del mattino locali), un'alba serena, poco vento da est, decolliamo per 08 e puntiamo verso oriente per raggiungere Messina. Il contatto radio è con Roma info che ci coordina fino al CTR di Reggio che non interesseremo dato che allargheremo verso nord diretti a Tropea. Brindisi ci tiene in contatto radar fino a Lamezia per poi riprenderci in carico fino a Scalea. Atterriamo e riforniamo velocemente per poi ridecollare alla volta di Forlì. Di nuovo con Brindisi, per l'attraversamento della dorsale appenninica. Il cielo è sereno con cumuli in rapido movimento da nord a sud, il cieling è a 7000 piedi motivo per cui chiediamo un 5.500 per l'attraversamento. La turbolenza è sempre sostenuta ed abbiamo una componente trasversale di almeno 10/15 nodi. Sotto di noi una distesa di generatori eolici, con le pale che girano velocemente, segno che di vento ce n'è molto. La GS è inferiore alla IAS e questo ci rallenta un po'... incrociamo un paio di elicotteri del SUEM impegnati in operazioni di soccorso e manteniamo un costante contatto radar con Brindisi, supervisore della FIR.

Faccio un rapido calcolo per il carburante... dovrebbe bastare ma non mi va di volare l'ultima mezz'ora in riserva. La turbolenza è sempre forte, non ci da un' attimo di tregua, credo che uno stop per rifornire ci faccia bene... mezz'ora con i piedi per terra abbasserà lo stress di entrambi. Informo Brindisi della mia intenzione di emendare il

piano di volo con uno scalo tecnico su Pescara. Siamo autorizzati all'emendamento e ci informano che coordineranno loro il rifornimento con l'aeroporto. Non capisco quei piloti VDS che odiano volare in contatto con gli enti di controllo del traffico aereo ! Cosa c'è di meglio di sentirsi assistiti da quegli angeli che non vediamo mai, ma che ci sono sempre... !?!

Le montagne terminano, ed arriviamo sul Gargano, Termoli, Vasto, Ortona ed arriviamo a Pescara... contattiamo l'avvicinamento e dalle comunicazioni T/B/T capiamo che ci sono due velivoli della Guardia Costiera in circuito... Nemo 87 è un' ATR72 impegnato in una serie di circuiti con touch and go, mentre NEMO 121 è un AW 139 che fa degli hovering sulla pista di raccordo che costeggia la 22.

Ci autorizzano all'avvicinamento intimandoci di riportare la raffineria ad ovest della fondamentale due due... rappresenta il Way Point Alpha che corrisponde alle 5 miglia della due due. Immediatamente informano di due NEMO del nostro arrivo chiedendo loro di accelerare le operazioni. L'elicottero si sposta verso il pad ed atterra. Mentre l' ATR72 dopo il touch and go dirigerà verso nord per un'operazione sul mare lasciano l'ATZ. Evidentemente il riporto alle 5 miglia serve per separarci dal traffico pesante che ci precede e per far calmierare la turbolenza di scia.

Continuiamo l'avvicinamento a 1000 piedi, facendo i controlli e riducendo la velocità. Riportiamo in lungo finale e riceviamo la *clearance to land* sulla due due, 19 nodi da 050 gradi. La pista è enorme, imposto un corto ripido, mantenendo la velocità sotto i 110, metto la terza tacca di flap a 15 piedi, la flare mi porta a toccare a meno di 80 km/h di IAS che corrispondono a circa 45 di GS !

Tocchiamo terra all'inizio del 22 (il numero bianco, della segnaletica orizzontale, che indica la pista) e siamo fermi prima che finisca... STOL a tutti gli effetti. " I-C248 Pescara, al suolo ai tre otto, liberi al raccordo charlie alla sua sinistra poi segua per delta fino al box 6 "... eseguiamo le indicazioni della torre e poco dopo individuiamo il box 6... c'è un addetto con gilet ad alta visibilità che ci indica l'area di parcheggio con i coni... li muove a braccia alzate con movimenti lenti e costanti... una volta raggiunto il box incrocia le braccia e ci fermiamo. Chiudiamo con la torre e spegniamo il motore. Si avvicina un altro addetto... apriamo il *canopy* per sentire cos'ha da dirci... " *Buongiorno Comandante... benvenuto a Pescara... il carburante è in arrivo... 100 LL giusto ? "*

Annuisco e pochi secondi dopo vedo un' autocisterna arrivare seguendo la pista gialla dipinta a terra... l'operatore della TOTAL AVIATION mi dice di averne 22.000 litri e mi chiede se mi bastano... "speriamo" rispondo... imbarchiamo 17 litri sull'ala sinistra 18 sulla destra per un totale di 35... il conto è di 93,87 € pari a 2,68 € litro... un po' caretta ma la soddisfazione di essere riforniti in pista dall'autobotte vale pur qualche spicciolo in più !

Molto gentilmente il personale di terra ci accompagna nel terminal per le formalità fisiologiche di rito... pipì, caffè, acqua e via... siamo pronti a ripartire. Ci sentiamo osservati... Agata ed io indossiamo le nuove polo THE FLY BOYS con relativi capellini, la nostra "divisa" suscita curiosità anche perché entriamo direttamente dal gate con la scritta CREW ONLY... sussurrano qualcosa... si faranno mille domande su: ma chi sono quei due ?... sarei falso a non ammettere che il mio ego, in quel momento, era molto soddisfatto !

Salutiamo e saliamo a bordo... nel frattempo sono arrivati un paio di 737 dalle Germania e pare che ci sia del traffico in arrivo. Prima di mettere in moto, onde evitare attese a bordo pista con il motore acceso... contatto Pescara ground:

“ Pescara buongiorno... I-C248 di nuovo con voi... prova apparati e stop orario “

“ I-C248 Pescara, buongiorno a voi, vi riceviamo 5, stop orario ai tre otto “

“ Pescara I-C248 cinque la ricezione, tre otto lo stop, chiediamo autorizzazione alla messa in moto. “

“ I-C248 Pescara, autorizzato alla messa in moto, riporti pronto a rullare”

Normalmente un ultraleggero non chiede l'autorizzazione alla messa in moto, ma dato che c'era molto traffico e fin dal primo contatto siamo stati considerati alla stregua di un volo commerciale, meglio adeguarsi e comportarsi come tale. Messa in moto ed effettuati i controlli chiedo la *“clearance to taxi”* siamo immediatamente autorizzati al rullaggio seguendo il raccordo Delta, poi lungo il charlie, fino al punto attesa Alpha della pista 22. Eseguiamo tutte le istruzioni, siamo il numero 1 e poco dopo ci seguono un AW 139 della Guardia Corstiera e un Beechcraft King Air tedesco. Nel frattempo Nemo 87 è in finale per un touch and go con virata a sinistra dopo... arriva la nostra autorizzazione: *“ I-C248 PESCARA, siete autorizzati all' allineamento e attesa... RIPETO allineamento e attesa ! “*

Eseguo e una volta allineato sull'asse pista 22 mantengo il motore a 2000 giri... non voglio che girando al minimo sporchi le candele... mi aspetto almeno tre minuti di attesa... il tempo necessario alla turbolenza di scia per dissolversi... nel frattempo spiego la cosa al mio copilota che sembra apprezzare... poi arriva l'ok per il decollo. Porto avanti la manetta piano... 1001...1002...1003 giri a 5200, MAP a 26,5, il Viper accelera velocemente... l'asfalto liscio facilita la corsa di decollo... 65...75... 85... rotazione e siamo in volo... dato che ho oltre 2800 metri di pista inizio subito a salire... 400 piedi: flaps up, pompa off, lo lascio accelerare, raggiunti i 1000 ft iniziamo la virata a destra per puntare a nord. Direzione Ancona, poi il Cònero, e la costa Romagnola... la turbolenza è una presenza costante, la visibilità sempre ottima con qualche cumulo sparso... niente di preoccupante.

Arriviamo a Rimini e iniziamo, coordinati da Romagna avvicinamento, una lunga virata verso ovest, direzione Forlì... nell'entroterra il cielo è plumbeo, con un ceiling molto basso, circa 2000 piedi, vi vedono lampi all'orizzonte... chiedo il METAR di Forlì e mi confermano piovasco in corso, visibilità 10 km, QNH in rapida diminuzione, vento da 270 13/15 nodi. Possiamo proseguire ! Passano meno di due minuti ed entrambi gli strumenti di navigazione GPS sono off... la presa di alimentazione funziona a tratti e le batterie tampone sono esaurite. Comunico immediatamente la situazione a Romagna Approach, non sono per nulla allarmato, so dove sono, e so dove devo andare, posso arrivarci con bussola e orologio... certo è una seccatura ! Come sempre la risposta dell'ente, attraverso la voce di un ragazzo giovane e cordiale arriva precisa e puntuale: *“ I-C248 Romagna, nessun problema, procedete con prua 284, vi vettoriamo noi su villafranca ! “*

In meno di 15 minuti, con vettori che arrivavano ogni 4/5 minuti, siamo sulla verticale del campo. Un sorvolo per osservare la manica a vento e ci presentiamo in finale per la tre zero, con vento quasi assente... atterraggio perfetto... sento Agata tirare un lungo respiro di sollievo... siamo arrivati !

Scarico definitivamente il piccolo grande aeroplano e mi appresto a ricoverarlo in Hangar... Agata rimane a bordo... è stremata... credo che sia in fase "restore"... i suoi giroscopi *precessionano* ancora, è normale. Dopo circa venti minuti, è ancora seduta a bordo, sembra non voler lasciare quella macchina che, nonostante le avversità meteo, l'ha riportata a casa... forse un suo modo per dirle grazie... stare seduta al suo interno caldo ed avvolgente... poi la domanda a freddo... quella con cui ho iniziato questo racconto.

Ebbene sì, **HO AVUTO IL CORAGGIO DI AVERE PAURA** ! ed è forse proprio questa paura - che mi accompagna non solo in volo, ma anche in barca, in moto, ed in tutte quelle attività che hanno una componente di rischio – che mi ha permesso di arrivare vivo e vegeto fino a qui... volo da trent'anni senza NESSUN tipo di incidente... ho accumulato circa 350 ore di volo... non saranno tantissime, ma significano pur sempre qualcosa.

La morale ? di questo mio scritto... Ognuno la tragga in base alla propria coscienza di uomo e di pilota.

Consigli ? nessuno, ogni situazione è storia a se e va valutata in base agli elementi oggettivi del momento. Solo il pilota sa cos'è giusto fare in quel momento.

Ringraziamenti ? molti: ad Agata, mia moglie, che mi segue sempre in ogni avventura, compagna silenziosa di viaggio, un po' fiduciosa ed un po' rassegnata, ma sempre presente ! Ai ragazzi dell' Albatros di Termini Imerese... Sara, Luigi, Roberto e tutta la gang... amici con la A maiuscola, empatici, rispettosi, cordiali, dei veri "rompicoglioni" ! ma... guai non averli ! Al personale dell' ENAV, angeli a terra, sempre pronti a darti una mano, a rassicurarti, spesso bistrattati. Se loro chiedono dove sei, cosa fai, e come pensi di farlo, non è per imporre la loro autorità e per vessarti... ma solo per capire sei sei tranquillo, se è tutto ok e se in qualche modo possono darti una mano.

Il debriefing con Agata ha trattato proprio questo argomento: da quest'esperienza si è portata a casa una cosa che non immaginava: all'inizio del volo si sentiva intimorita dal fatto di essere lassù, sola, senza che nessuno sapesse di lei... invece, al contrario si è sentita protetta, sapendo che qualcuno sapeva sempre, in ogni istante, posizione, quota, direzione e prossimo punto di riporto con stimato di quel piccolo aeroplano.

Cosa insegnerò a mio figlio ? Volare è bellissimo a patto di poterlo raccontare ! Umiltà, Preparazione, Studio ed addestramento costante, questi gli ingredienti per un buon pilota... la passione devi averla dentro !

Blu Skyes a tutti !

Renato Bassanello