

Un giorno da ricordare!!

Era da venerdì 17 novembre che non mi sedevo più in aereo per un volo (...ahimé il lavoro...) ed i giorni che sono preceduti all'odierno sono stati vissuti con l'ansia di chi vuole dedicarsi del tempo importante per se stesso.

Giovedì mi ero sentito con Marco, amico praticamente da sempre ed ora mio istruttore di volo, che mi aveva confermato la sua disponibilità per quest'oggi in prima mattina.

Questi due giorni sono trascorsi rapidamente tra il lavoro, Giorgia e un ripasso generale delle procedure e delle operazioni da compiere a bordo, volevo volare e soprattutto volevo essere sicuro di non aver dimenticato nulla!!

Un' antipatico raffreddore non mi ha fatto riposare bene ma alle 06⁰⁰ sono già in piedi per una buona colazione e poi via per stare al campo di volo di Galliciano per le 08⁰⁰.

Esco di casa che il sole non è ancora sorto e mentre guido il paesaggio intorno a me piano piano si accende, il sole comincia a far vedere i suoi raggi di colore arancio che distendendosi sembrano accarezzare gli alberi, le case, le nuvole, il cielo....

Mentre cammino mi godo questo splendido risveglio e penso al volo che mi accingo a fare, ripasso mentalmente la check list di avviamento motore, prova motore, decollo, circuito, atterraggio...ed in un lampo mi trovo ad attraversare il cancello d'ingresso del campo di volo.



Noto subito l'aereo fermo sul piazzale antistante l'hangar, mi fermo un attimo con la macchina, lo osservo e sembra mi chieda *"dove eri finito?"*.

Parcheggio, prendo le mie cose e mi dirigo verso Marco a bordo del Sinus, sembra impaziente, almeno quanto me, di farmi volare e dopo i saluti ed i controlli di rito in men che non si dica siamo a bordo del Rally 105 I-7179.

Allaccio le cinture, le mie mani si muovono con sicurezza non mi sembra davvero che sia passato più di un mese dal mio ultimo volo.

Rapido controllo della strumentazione, carburante, valvole aperte e sono già lì a gridare **"ATTENZIONE CONTATTO!!"**.

Master ON, Pompa elettrica OK, tutti i servizi ausiliari ON, 1cm di manetta e... **"VIA DALL'ELICA!"**.

Il Rotax 912 con i suoi 100 cavalli non se lo fa ripetere e subito si mette a girare con il classico rumore forse poco "aeroplanese" ma sicuro di se, senza esitazioni....

Controllo la direzione del vento e rivolgendomi a Marco gli dico:

"La manica ci dice di decollare da sotto..."

e lui:

"...allora andiamo giù!"

Check list per pre-allineamento, pigio il pulsante PPT della radio e con voce decisa:

"INDIA SETTE UNO SETTE NOVE LASCIA IL PARCHEGGIO PER CONTROPISTA UNO SETTE!"

Passa un secondo ed in cuffia sento dire con voce tranquilla e sopita:

"...uno quattro ..."

Fra me e me dico *"...azz! Cominciamo bene..."*, rispondo:

"è vero, uno quattro, se l'altra è tre due..."

ancora qualche secondo e mentre dirigo l'aereo verso il punto attesa della uno quattro sento in cuffia:

"... e la complementare alla due due?":

"zero quattro" rispondo prontamente...

"Come la calcoli?"

"In questo caso meno venti più due, se fosse stata minore di uno otto, più venti meno due..."

"Ok" mi risponde Marco mentre ormai siamo prossimi al punto attesa della uno quattro. Il sole è ancora basso sull'orizzonte e si nasconde dietro al promontorio che si trova in testata pista tre due, un ultimo

controllo alle valvole carburante, prova motore ok, flap 1/3, pompa on guardo Marco e gli dico "Andiamo?" Lui con la testa mi fa un cenno di invito e quindi :

"GALLICANO INDIA SETTE UNO SETTE NOVE ALLINEA E DECOLLA PER UNO QUATTRO".

Allineo il velivolo al centro pista, manetta al massimo, il rombo del motore riempie l'abitacolo, la velocità aumenta rapidamente *"quaranta,...sessanta,...ROTATION"*, l'aereo diventa leggero, non si sentono più i carrelli, una leggera sbandata a destra forse dovuta ad una raffica di vento e siamo in volo, "...velocità cento, ostacolo superato su i flap".

Siamo a 1000 piedi slm (400 agl) il motore è ancora al massimo, riduco la manetta ed entro in sottovento destro per la pista uno quattro. Controllo i parametri di volo, quota velocità, temperature, devo riprendere un pò di confidenza con il velivolo, un mese e mezzo di inattività per chi inizia è davvero tanto!

Marco nel frattempo con la sua nota calma mi richiama alla mente i parametri di velocità, quota, giri, map quando siamo già alla fine del sottovento per la virata in base per uno quattro. Virata fatta con la pallina dello sbandometro che tutto fa tranne stare al centro quando all'improvviso mi scompare la pista....

Il sole non si nasconde ormai più dietro al promontorio ed è ad una altezza tale da abbagliarmi completamente, guardo Marco e in tutta tranquillità gli dico:

"...maestro non vedo più la pista..."

e lui:

"...neanche io ma starà ancora lì...".

La sicurezza che riesce a infondermi con queste due parole è infinita. Termino quella che dovrebbe essere secondo me il braccio di base e viro di nuovo a destra per entrare in finale per la uno quattro. In volo ci siamo solo noi ma un'occhiata in giro è d'obbligo..

Il sole riempie l'abitacolo si riflette sul parabrezza dell'aereo e soprattutto sui miei occhiali, quindi rivolgendomi a Marco con una tranquillità che quasi impressiona me stesso :

"...continuo a non vedere la pista...",

Marco prontamente replica:

"...tutto ok, io la vedo è di fronte a noi...".

Tengo sotto controllo i parametri di volo velocità, assetto, quota e un'occhiata fuori dal finestrino riconoscendo tutti i punti di riferimento a me noti, siamo vicini alla pista e finalmente appare anche ai miei occhi! Faccio una flare decente e quindi tocchiamo con una velocità indicata di circa 100 Km/h, manetta avanti, rotazione e siamo di nuovo in volo per un nuovo circuito.

Seguono altri due Touch & Go e tutto procede al meglio, mi sento sicuro, tranquillo e riesco a tenere sotto controllo la situazione, quando al terzo Touch & Go, fatto con un pochino di vento al traverso, nel momento di dare manetta per riattaccare Marco ferma la mia mano, fa rallentare l'aereo, tira il freno e io mi giro verso di Lui dicendogli:

"...dovevamo fare un full stop?".

Neanche finisco di dirlo, l'aereo è ormai fermo e Lui si slaccia le cinture, apre la portiera e mi fa con un sorriso beffardo sul viso:

"...Ciao Ciao...".

Rimango un attimo stordito e:

"...dai Marco un'altra volta..."

Lui si toglie le cuffie, prende la radio portatile e mi dice :

"...lo scendo, tu fai quello che vuoi....VAI".

Scende dall'aereo, mi fa cenno di serrare la portiera, rimango 5 secondi attonito nell'abitacolo sprofondato in un assordante silenzio!

Il motore continua a girare, mi volgo verso destra quasi per verificare che a fianco a me non c'è l'amico istruttore fonte di conforto e sicurezza e lo vedo allontanarsi dall'aereo.

Sono tranquillo, sicuro di me non ho paura al contrario sento salire dentro di me la consapevolezza che è arrivato il momento giusto, raccolgo le idee e mi dico *"OK SI VAI!"*

Mi guardo intorno per essere sicuro che non ci sia in volo nessun altro sul campo quando sento Marco in cuffia :

"..Mi ricevi?"

Replico:

"Forte e chiaro 5/5".

"GALLICANO, INDIA SETTE UNO SETTE NOVE CONTROPISTA PER UNO QUATTRO!"

La voce tranquilla che mi accompagna da tempo mi ricorda di fermarmi al punto attesa e fare la check list di decollo completa, replico con un secco "COPIATO".

Arrivo al punto attesa, dispongo l'aereo in modo da vedere bene il finale di entrambe le piste, freno di stazionamento inserito e prova motore....3800 giri, magneti su LEFT e i giri non calano, strano mi dico, tengo ferma la manetta e riporto il selettore magneti su BOTH e i giri salgono a 3900 , tutto ok!

Imposto 3800 giri tenendo questa volta ben ferma la manetta poi selettore magneti su:

? LEFT, leggo 3700

? BOTH 3800

? RIGHT 3700 e quindi di nuovo BOTH per controllare 3800.

? MOTORE OK!!

Passo alla check list di decollo:

? pompa on

? valvole carburante aperte

? carburante sufficiente

? flap 1/3

? trimmer neutro

? parametri motore ok

sembra tutto a posto ma non sono sicuro, ho come la sensazione di aver tralasciato qualcosa e quindi la rifaccio tutta!

Adesso è davvero tutto ok!

"GALLICANO INDIA SETTE UNO SETTE NOVE PRONTO AL DECOLLO!".

Mi guardo intorno per vedere se c'è del traffico in arrivo o in transito e noto il cielo libero, limpido con il sole ora nascosto dietro delle nuvole lasciandomi una visuale fantastica quasi surreale....

Mi sento un po' impacciato nei movimenti con le mani, tolgo i guanti ma fa freddo e allora li rimetto di nuovo e Marco in cuffia mi sussurra "...vai Giorgio...vai".

Non me lo faccio dire due volte :

"INDIA SETTE UNO SETTE NOVE DECOLLA PER UNO QUATTRO!".

Libero l'aereo dai freni, comincio a dare motore per allinearli e al centro della pista MANETTA TUTTA AVANTI!

L'aereo fa come un balzo, tengo l'allineamento, guardo la velocità salire con una accelerazione spaventosa, "...QUARANTA, SETTANTA,...ROTATION", una leggera toccatina a cabrare e sono in volo con una velocità verticale incredibilmente alta. Passo vicino a Marco, fermo sul lato sinistro della pista che sono già ad una decina di metri di altezza, mi sporgo per dare un'occhiata rapida e mi dico "...SI, E' PROPRIO RIMASTO A TERRA!".

Controllo la velocità, "CENTO", mi chiamo i parametri e le procedure ad alta voce per non dimenticarne nulla e sono già sopra al collinuzzo in testata pista tre due a 1000 piedi...

"...OSTACOLO SUPERATO, SU I FLAP!...", il tempo di guardare l'indicatore dei flap segnare zero e sono già a 130Km/h con una quota di 1400 piedi!!!. Mi chiedo come diavolo ho fatto a salire così rapidamente, poi guardando con leggera malinconia alla mia destra un ghigno mi compare in viso e mi rispondo *"..NON C'E' L'ISTRUTTORE ZAVORRA!!!"*.

Riduco motore, viro per entrare nel circuito di atterraggio per la pista uno quattro e mi dico *"..Dovrai fare un sottovento per perdere 300 piedi!!!"*.

Riduco la manetta, tengo un assetto leggermente picchiato per mantenere 100Km/h e perdere la quota in eccesso. A metà del sottovento Marco mi dice qualcosa in radio che non riesco a capire e che mi ripeterà qualche secondo più tardi:

"...ARRIVA IN FINALE CON 90".

Do un'occhiata alla pista ormai a 45 gradi rispetto alla mia direzione, la quota è quella giusta, la velocità pure decido quindi di configurarmi per atterrare, 2/3 flap, pompa elettrica on velocità stabilizzata a 90

Km/h. Viro a destra per entrare in base e vedo la pista distendersi fino al collino mentre la voce amica alla radio con la solita calma mi dice:

"...da adesso non devi più rispondermi..."

così faccio e quando sono prossimo al traverso della pista viro a destra per entrare in finale...tutto OK, tutto procede al meglio.

Trovo Marco adesso sul lato destro della pista all'altezza del terzo cinesino, sembra quasi scomparire nella lingua d'erba delimitata da quei coni bianchi e decido di prendere Lui come punto di mira per l'atterraggio.

I controlli si fanno continui e cadenzati, velocità, allineamento, punto di mira, tutto scorre fin troppo facilmente ho il controllo assoluto della situazione!

Sono esattamente allineato con il centro pista quando si alza un po' di vento al traverso che mi fa scarrocciare verso destra perdendo l'allineamento, *"...accidenti proprio adesso!!"*

Controllo la velocità, dò un pochino di motore, quindi piede sinistro per mettere il muso dell'aereo a vento, velocità 90/100 Km/h. Mano destra sulla manetta per dosare il motore a mantenere una velocità costante e pronta a reagire mai il vento dovesse calare altrettanto repentinamente come è venuto...

Recupero l'allineamento, controllo tutti i parametri, sono ormai sulla pista, velocità 90 come richiesto, via motore e mentre faccio la flare per sfiorare il terreno dò un pochino di piede destro per allineare il velivolo al senso di marcia.

In una sequenza di movimenti della barra quasi istintivi tengo l'aereo ben allineato e man mano che la velocità scende continuo a tirarla per mantenere l'aereo in quella condizione fino a quando mi trovo *"BARRA ALLA PANCIA"*, un sospiro e subito vengono in mente le parole dell'amico istruttore che nel frattempo sfilava alla mia destra:

"...BARRA ALLA PANCIA, ASPETTA CHE LA VELOCITA' SCADA E QUINDI L'AEREO TOCCHI TERRA!"

Un'occhiata all'anemometro che ormai segna 60 Km/h e, mentre la mano destra è ancora sulla manetta per qualunque evenienza, sento il carrello principale toccare il terreno con decisione ma senza rimbalzare mentre il ruotino anteriore è ancora alto.

Ancora un secondo e l'aereo è a terra sui tre punti, la barra ancora alla pancia, velocità 50 Km/h faccio il consueto controllo dei freni e lascio andare l'aereo mentre Marco mi grida per radio:

"...PERFETTO, BRAVO ADESSO VAI AL PARCHEGGIO"

Tiro il fiato, mi guardo intorno, guardo l'orologio, sono le 8⁴⁰ un *"Siiii!"* squarcia il silenzio dell'abitacolo:

"...INDIA SETTE UNO SETTE NOVE CON SOLISTA VA' AL PARCHEGGIO"

"...OK comandante, pasticcini e bollicine quando arrivi..."

L'aereo si muove lentamente verso il parcheggio, raccolgo le idee, i pensieri, guardo il panorama di fronte a me scattando una infinità di fotografie che rimarranno impresse nella memoria a lungo.

Il collino di fronte apre verso un cielo limpido dove il sole si è temporaneamente nascosto dietro le nuvole come per guardare senza infastidire mentre il Sinus sfilava alla mia sinistra in attesa di una giornata di intenso volo.

Arrivo al parcheggio, fermo l'aereo, controlli per spegnimento motore, radio off, magneti su LEFT, RIGHT e quindi OFF. Il Rotax fa un sussulto e smette di ruggire.

Mentre repentinamente faccio la check list di spegnimento, valvole carburante chiuse, servizi ausiliari off tolgo le cuffie e nel silenzio che mi circonda in questa splendida alba, si sente solo il giroscopio dell'indicatore di assetto rallentare lentamente.

Sono solo, Marco sta tornando a piedi verso il parcheggio euforico almeno quanto me in cerca di un secchio (..per fortuna è dicembre...) faccio un bel sospiro, scendo dall'aereo, sono le 8⁴² del 30 dicembre 2006.

Grazie amico mio per avermi insegnato l'arte del volo e soprattutto grazie per avermi condotto lungo il sentiero che mi ha portato a realizzare il sogno di una passione nata praticamente insieme a me:

volare da solo in un cielo azzurro vestendo le ali di un fantastico aeroplano!!

Giorgio Loreti

